MOTOR SPORT aktuell

NR. 28 / 22. JUNI 2022

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MotoGP: Fan-Fest am Sachsenring

König Fabio stürzt Ducati

Moto2: Sachsenring

Schrötter knapp am Podest vorbei

GTWC in Zandvoort

Titel-Aspiranten holen Laufsiege

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 28



DTM-Rennen in Imola

Rast-Sieg nach 587 Tagen ohne Triumph



Formel 1: Grand Prix von Kanada

Verstappen siegt und zieht in der WM davon



ETCR in Jarama

Cupra-Fahrer Ekström erbeutet alle Punkte

Inhalt



WILHELM

10 Streit um die 2022er Autos: Die FIA schreitet ein und zieht dann zurück

34 Moto2 am Sachsenring: Beim heißen Heimspiel schrammt Marcel Schrötter ganz knapp an einem Podestplatz vorbei

GLAENZEL

26 TCR Europe: Die zwei Rennen in Spa-Francorchamps erlebten enge Zweikämpfe – und zwei neue Sieger

TCR EUROPE

Editorial

Die Highlight-Events im Motorsport sind bestens besucht, so wie am letzten Wochenende am Sachsenring. Das ist ein Statement. Wofür?

Der Mensch ist ein Gewohnheitstier, das Anpassen fällt ihm ebenso leicht wie das Verdrängen. Die letzten zwei Jahre lebten und überlebten wir alle und der Motorsport unter Corona-Bedingungen. Kaum ist die Pandemie – vorläufig – vorüber, machen wir da weiter, wo wir aufgehört haben. Trotz neuer Sorgen wie der Wirtschaftsrezession oder dem Ukraine-Krieg.

Vor der ersten vollen Rennsportsaison seit 2019 standen hinter der Genesung des Motorsports dennoch viele Fragezeichen: Wie gut haben die Teams als essenzielle Träger des Sports die Corona-Wirren verkraftet? Ist noch genug Geld im Umlauf, um das Entertainment Business Motorsport am Laufen zu halten? Und kehren die Fans zurück an die Rennstrecken und halten dem Sport die Treue?

Betrachtet man die letzten vier Wochen unter dem Mikroskop, fällt das Fazit positiv aus. Nein, es ist beeindruckend. Indy 500: 325 000 Zuschauer. 24h-Rennen am Nürburgring: 230 000 Zuschauer. 24h-Rennen Le Mans: 244 000 Zuschauer. Zum MotoGP-Rennen am Sachsenring pilgerten am letzten Wochenende 232 000 Fans. Die Liste lässt sich beliebig verlängern: Beim 24h-Rennen in Daytona gab es ebenso einen Fan-Rekord wie beim 12h-Rennen in Sebring. Der Vorverkauf für das 24h-Rennen in Spa Ende Juli läuft laut GT-Promoter Stéphane Ratel „sensationell“, und auch die Formel 1 ist populärer denn je.

Das sind genügend Anhaltspunkte um festzuhalten, dass sich der Motorsport auf zwei und vier Rädern mit Vollgas aus der Pandemie gefahren hat, selbst wenn man in Rechnung stellt, dass die Menschen ein großes Nachholbedürfnis bei Veranstaltungen verspüren, weil zwei Jahre gar nichts ging. „Ich bin völlig baff, denn wir schreiben die ganze Zeit, dass der Verbrenner und alles, was mit ihm zu tun hat, tot sei“, sagte mir ein Redakteur einer großen deutschen Wochenzeitschrift in Le Mans. Er kam nur, um das Le-Mans-Debüt des Hollywood-Stars Michael Fassbender zu covern. Die Aussage bringt auf den Punkt, was alle irgendwie denken, aber keiner sagt: Auf der einen Seite reguliert die Politik in Europa das Auto, den Verbrennungsmotor, die individuelle Mobilität und die Sportlichkeit bis zum Erbrechen. Auf der anderen Seite kommen Hunderttausende Zuschauer, übrigens überwiegend jungen Alters, zu den großen Motorsport-Events – wo ausschließlich Verbrennungsmotoren aufheulen.

Kann man den Fan-Aufmarsch als ein Statement gegen Regulierung werten? Die Politik will in Deutschland den ehemaligen Leitsektor Automobil nach ihren Leitbildern umformen. Auto ist Transport und elektrisch – da ist kein Platz für Emotion, Sound oder Selbstbestimmung. Die kuriose Folge: Die Bevormundung der Politik stärkt offenbar die Fanbasis im Motorsport. Noch kurioser: Im Motorsport machen Hersteller genau das, was sie auf der Straße nicht mehr tun sollen.

Marcus Schurig
Redakteur


42 Speedway-EM: In Slowenien war für Huckenbeck Endstation

GOFFELMEYER



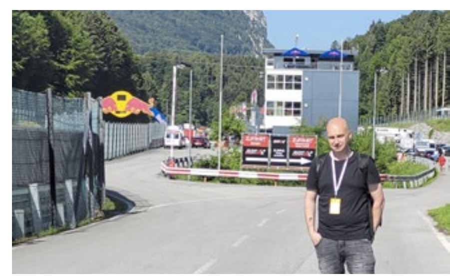
MSa-Paddock



GELUNGENES KANADA-COMEBACK
Rund 338 000 Zuschauer kamen übers Wochenende zum ersten Formel-1-Rennen in Kanada seit 2019. Die Stimmung war entsprechend gut. Am Rennsonntag strahlte auch die Sonne. Tobias Grüner genoss den Moment in der Startaufstellung.



PADDOCK-PLANSCHBECKEN
Etliche Aufblas-Pools säumten am Wochenende das DTM-Fahrerlager in Imola. MSa-Redakteur Philipp Körner verzichtete zwar auf eine schnelle Abkühlung, aber unterstützte beim Abbau – bis er mangels Speed ausgetauscht wurde. That’s Racing!



SONNE PUR IM NESSELGRABEN
Die ADAC TCR Germany fuhr erstmals am Salzburgring, wo es oft in Schnüren regnet oder unfassbar heiß ist. Beim XLR8-Event erlebten Aktive und MSa-Mann Michael Bräutigam die deutlich sonnigere Variante.



HOCHSOMMER IN SACHSEN
Bei Temperaturen bis 35 Grad kam MSa-Reporter Imre Paulovits zwischen den beiden Fahrerlagern des Sachsenrings schwer ins Schwitzen. Dafür war im Mediacenter die Klimaanlage umso kühler.

Verstappen wehrt

Max Verstappen hat in Montreal für den sechsten Red-Bull-Sieg in Folge gesorgt. Durch eine Reihe von Zwischenfällen wurde es am Ende aber spannender als vor dem Start erwartet.

Von: **Tobias Grüner**

Wer hätte ohne Safety Car gewonnen?

Die Fans bekamen im Kanada-Finale ein spannendes Duell zwischen Max Verstappen und Carlos Sainz geboten. Ausgerechnet ein Crash von Red-Bull-Junior Yuki Tsunoda löste eine späte Safety-Car-Phase aus, die Ferrari dazu nutzte, um Sainz auf frische Reifen zu setzen. Mit dem Gripvorteil blies der Spanier zur Attacke. Doch Verstappen bot seinem Verfolger keine Angriffsfläche und rettete eine knappe Sekunde Vorsprung ins Ziel.

Die beiden Konkurrenten waren sich das ganze Rennen über kaum begegnet. Als Sergio Pérez in Runde 9 mit einem Getriebedefekt ausrollte, nutzte Verstappen die VSC-Phase für einen zeitsparenden Reifenwechsel. „Wir hatten vorher leichtes Graining an seinen Reifen gesehen“, begründete Teamchef Christian Horner die Entscheidung. „Damit haben wir uns früh auf eine Zweistopp-Strategie festgelegt.“

Sainz wurde erst in Runde 20 reingeholt, als ein MGU-K-Defekt bei Mick Schumacher eine zweite VSC-Phase auslöste. Auch dieser Stopp kam relativ früh. Der Ferrari hätte es aber wohl ohne weiteren Service ins Ziel geschafft. Als Verstappen nach seinem zweiten Stopp bei Renntempo in Runde 43 zurück auf die Bahn rollte, betrug sein Rückstand 10,8 Sekunden. Die Frage lautete, wie das Rennen ohne den Tsunoda-Patzer ausgegangen wäre.

„Es wäre wohl sehr knapp geworden“, ist sich Ferrari-Teamchef Mattia Binotto sicher. „Aber Max fuhr mit seinen frischen Reifen sehr schnelle Zeiten.“ Bei Red Bull glaubt man nicht, dass sich Sainz hätte verteidigen können: „Unsere Simulationen ergaben, dass sich Max den Ferrari zehn Runden vor Schluss geschnappt hätte“, sagte Horner.

In den fünf Runden bis zum Safety Car hatte der Weltmeister schon drei Sekunden abgeknabbert. Verstappen selbst war sich aber nicht sicher, ob es gereicht hätte: „Ferrari war sehr schnell heute. Es wäre echt schwer geworden, die Lücke zu schließen – selbst mit frischeren Reifen. Aber wenn ich es mir aussuchen könnte, dann hätte ich lieber attackiert als mich zu verteidigen. Deshalb denke ich, dass mir das Safety Car nicht geholfen hat.“

Verstappen kämpfte in den Schlussrunden nicht nur mit Sainz, sondern auch noch mit der Technik. Der Funk war ausgefallen. Der Pilot konnte zwar seinen Ingenieur im Ohr hören, doch am Kommandostand kam nichts mehr an. Horner klagte über einen erhöhten Stresslevel: „Ich hatte noch die Szene mit Sebastian Vettel und Jenson Button 2011 im Kopf. Ein kleiner Fehler, und Carlos wäre vorbei.“

Wer profitierte von VSC und Safety Car?

Zwei virtuelle und eine echte Safety-Car-Phase erforderten schnelle Entscheidungen von den Kommandoständen. Wie immer gab es am Ende Gewinner und Verlierer. Sebastian Vettel war nicht mit dem Glück im Bunde. Nach seiner verpatzten Qualifikation versuchte es der Heppenheimer mit einer aggressiven Strategie, die den ersten Stopp schon in Runde 5 vorsah.

„Wir haben gepokert, um ihn aus dem Verkehr zu holen“, erklärte Teamchef Mike Krack. „Zwei Runden nach seinem Stopp kam das erste VSC. Die zweite VSC-Phase kam eigentlich auch zu früh für uns, wir sind trotzdem reingekommen. Das richtige Safety Car am Ende konnten wir nicht nutzen, weil wir keine Reifen mehr hatten.“

Teamkollege Lance Stroll gehörte zu den Profiteuren. Der Kanadier hatte sich zwar schon kurz vor dem Safety Car frische Reifen geholt, die eingedampften Rückstände nutzte der Lokalmatador aber zur späten Aufholjagd. Vettel ließ seinen Teamkol-



Max Verstappen machte es spannender als erwartet. Carlos Sainz fand in den Schlussrunden aber keinen Weg vorbei am Red Bull

XPB

Fernando Alonso hatte Pech beim Boxenstopp-Timing, kämpfte mit Motorenproblemen und kassierte nachträglich auch noch eine ärgerliche Strafe

Sainz ab



Lewis Hamilton schimpfte nach dem Freitagstraining noch heftig über sein Auto. Am Sonntag feierte er mit Verstappen und Sainz auf dem Podium

legen ohne Gegenwehr passieren. Im Schlussspurt schnappte sich Stroll dann auch noch Kevin Magnussen und Daniel Ricciardo.

Der größte Gewinner hieß aber Valtteri Bottas. Der Finne hatte als Einziger im Feld vor der Safety-Car-Phase noch gar nicht gestoppt, was ihn bis auf Rang 8 spülte. Eine nachträgliche Strafe gegen Fernando Alonso schenkte dem Alfa-Piloten noch eine weitere Position.

Warum kassierte Alonso eine Strafe?

Für den auf Platz 2 gestarteten Alonso ging es schon früh im Rennen rückwärts. Eigentlich wollte der Spanier in der zweiten VSC-Phase reinkommen, doch kurz vor der Boxengasse hörten die LED-Tafeln auf zu blinken. So musste der Alpine seinen ersten Stopp bei Renntempo absolvieren. Damit flutschten nicht nur die beiden Mercedes vorbei, sondern auch Teamkollege Ocon.

Nach Stopp Nummer 2 unter Safety Car hing ihm plötzlich Bottas im Nacken. Dazu kämpfte Alonso mit Leistungsverlust. Ein Leck im Pneumatiksystem kostete rund drei Zehntel pro Runde. Ocon wurde angewiesen, sein Tempo zu drosseln, um dem Schwesterauto DRS zu spenden.

Doch den Abwehrkampf führte Alonso nicht ganz sauber. Die FIA-Kommissare erkannten beim Video-Studium, dass der Alpine zwischen der Haarnadel und der Zielschikane viermal die Spur wechselte. Nur einmal ist erlaubt. So setzte es nachträglich eine Fünf-Sekunden-Strafe, die beide Alfas vor Alonso brachten.

Warum war Mercedes so schnell?

Zum zweiten Mal in Folge räumte Mercedes 27 Punkte ab. Dabei hatte es am Freitag noch nach einer Pleite ausgesehen. Der neue Unterboden funktionierte nicht. Das zweite Stabilisierungskabel musste wegen Protestgefahr abmontiert werden. Lewis Hamilton und George Russell gingen mit dem Setup getrennte Wege. Kommentar Hamilton: „Mein Auto war unfahrbar."

Über Nacht wurden alle Erkenntnisse analysiert und in den bestmöglichen Kompromiss verwandelt. Immer noch mit unterschiedlichen Konfigurationen. Hamilton fuhr weniger Heckflügel und ein weicheres Fahrwerk. Beide Autos wurden höhergesetzt, ohne an Speed zu verlieren. Dafür gab es kaum Bouncing.

Am Ende feierte Hamilton seinen dritten Platz wie einen Sieg. „Zum ersten Mal konnte ich bis zum Schluss die Spitze sehen. Zeitweise waren wir so schnell wie Red Bull und Ferrari." Russell kämpfte sich innerhalb von fünf Runden auf den Platz hinter Hamilton, obwohl sein Mercedes mit der steilen Flügelanstellung das langsamste Auto auf der Geraden war. „Der Rückenwind auf der Geraden hat George geholfen", erklärten die Ingenieure.

Gutes Boxenstopp-Timing hielt die Mercedes-Piloten aus allen Zweikämpfen raus. Hamilton stoppte in der ersten VSC-Phase, Russell in der zweiten. Fazit der Ingenieure: „Wir machen das Auto zurzeit nicht durch neue Teile schneller, sondern durch schlaue Setups."

Warum ging Haas leer aus?

Kevin Magnussen und Mick Schumacher fuhren gemeinsam aus der dritten Startreihe los. Doch Punkte sprangen am Ende wieder nicht raus. Schumacher strandete in Runde 19 mit einem MGU-K-Defekt. Magnussen wurde ein Duell mit Lewis Hamilton in der Startrunde zum Verhängnis.

Bei der Attacke auf der Außenbahn vor Kurve 3 beschädigte sich der Däne die rechte Frontflügel-Endplatte. Esteban Ocon sah das baumelnde Carbonteil und schimpfte am Funk: „Wenn das abreißt, fliegt es mir an den Kopf." Die Rennleitung ordnete sofort einen Reparatur-Stopp an.

Der Pilot zeigte sich nach der Zieldurchfahrt uneinsichtig. „Da war doch gar nichts. Das Auto ließ sich noch ganz normal fahren." Teamchef Günther Steiner teilte diese Meinung nicht. Nach dem Rennen zeigte er dem MSa-Reporter den defekten Flügel. Die Endplatte hing nur noch an einem dünnen Faden. „Zum Glück bestand der Faden aus Zylon, sonst wäre das Teil direkt abgeflogen", so Steiner. ■

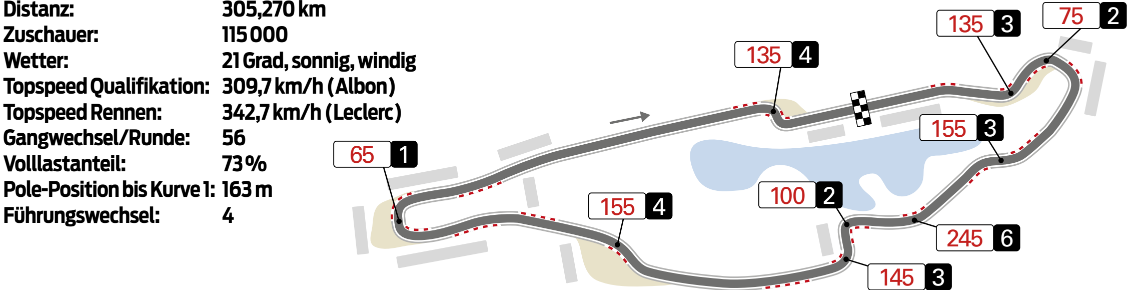
GP KANADA: 9. VON 22 LÄUFEN, 19. JUNI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,361 km**
Runden:	**70**
Distanz:	**305,270 km**
Zuschauer:	**115 000**
Wetter:	**21 Grad, sonnig, windig**
Topspeed Qualifikation:	**309,7 km/h (Albon)**
Topspeed Rennen:	**342,7 km/h (Leclerc)**
Gangwechsel/Runde:	**56**
Volllastanteil:	**73 %**
Pole-Position bis Kurve 1:	**163 m**
Führungswechsel:	**4**

km/h Gang

Datenblatt: Sauber



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL	1
2	Fernando Alonso, E	14
3	Carlos Sainz, E	55
4	Lewis Hamilton, GB	44
5	Kevin Magnussen, DK	20
6	Mick Schumacher, D	47
7	Esteban Ocon, F	31
8	George Russell, GB	63
9	Daniel Ricciardo, AUS	3
10	Zhou Guanyu, CHN	24
11	Valtteri Bottas, FIN	77
12	Alexander Albon, TH	23
13	Sergio Pérez, MEX	11
14	Lando Norris, GB	4
15	Pierre Gasly, F	10
16	Sebastian Vettel, D	5
17	Lance Stroll, CDN	18
18	Nicholas Latifi, CDN	6
19	Charles Leclerc, MC[1]	16
20	Yuki Tsunoda, JP[1]	22

Startnummer

[1] Start am Ende des Feldes wegen Einsatz 4. Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K, 3. Steuereinheit

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	6	175
2.	Pérez	1	129
3.	Leclerc	2	126
4.	Russell		111
5.	Sainz		102
6.	Hamilton		77
7.	Norris		50
8.	Bottas		46
9.	Ocon		39
10.	Alonso		18
11.	Gasly		16
12.	Magnussen		15
13.	Ricciardo		15
14.	Vettel		13
15.	Tsunoda		11
16.	Zhou		5
17.	Albon		3
18.	Stroll		3
19.	Schumacher		0
20.	Hülkenberg		0
21.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	70/53[1]	1:36.21,757 min = 190,075 km/h	1.15.839 min
2.	**Sainz**	70/17	+ 0,993 s	1.15.749 min
3.	**Hamilton**	70	+ 7,006 s	1.16,167 min
4.	**Russell**	70	+ 12,313 s	1.16,418 min
5.	**Leclerc**	70	+ 15,168 s	1.15,901 min
6.	**Ocon**	70	+ 23,890 s	1.17,110 min
7.	**Bottas**	70	+ 25,247 s	1.16,927 min
8.	**Zhou**	70	+ 26,952 s	1.16,578 min
9.	**Alonso**[2]	70	+ 29,945 s	1.17,010 min
10.	**Stroll**	70	+ 38,222 s	1.17,421 min
11.	**Ricciardo**	70	+ 43,047 s	1.17,932 min
12.	**Vettel**	70	+ 44,245 s	1.17,965 min
13.	**Albon**	70	+ 44,893 s	1.17,951 min
14.	**Gasly**	70	+ 45,183 s	1.17,810 min
15.	**Norris**[2]	70	+ 52,145 s	1.17,495 min
16.	**Latifi**	70	+ 59,978 s	1.18,540 min
17.	**Magnussen**	70	+ 68,180 s	1.18,046 min
18.	**Tsunoda**	47	Unfall (P 15)	1.18,309 min
19.	**Schumacher**	18	MGU-K (P7)	1.18,967 min
20.	**Pérez**	7	Getriebe (P10)	1.18,844 min

1) Runden in Führung; 2) +5-Sekunden-Strafe; Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	7	304
2.	Ferrari	2	228
3.	Mercedes		188
4.	McLaren-Mercedes		65
5.	Alpine		57
6.	Alfa Romeo-Ferrari		51
7.	AlphaTauri-RBPT		27
8.	Aston Martin		16
9.	Haas		15
10.	Williams-Mercedes		3

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	6:3
Hamilton – Russell	4:5
Leclerc – Sainz	8:1
Norris – Ricciardo	7:2
Alonso – Ocon	6:3
Gasly – Tsunoda	6:3
Vettel – Stroll	6:1
Albon – Latifi	8:1
Bottas – Zhou	7:2
Schumacher – Magnussen	2:7

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



GP KANADA, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.15,158 min	27
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,246 s	34
3.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,373 s	31
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,461 s	32
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,508 s	30
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,664 s	29
7.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,719 s	32
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,719 s	27
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,883 s	33
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,925 s	29
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,007 s	29
12.	Lando Norris	McLaren	+ 1,053 s	17
13.	Alexander Albon	Williams	+ 1,150 s	29
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,164 s	33
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,263 s	26
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,268 s	27
17.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,994 s	30
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,065 s	25
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,083 s	33
20.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,397 s	31

GP KANADA, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.14,127 min	33
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,081 s	32
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,225 s	32
4.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,315 s	35
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,416 s	24
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,752 s	34
7.	George Russell	Mercedes	+ 0,844 s	31
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,860 s	30
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,906 s	31
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,992 s	32
11.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,040 s	29
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,269 s	34
13.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,294 s	25
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,372 s	34
15.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,389 s	35
16.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,399 s	31
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,440 s	37
18.	Alexander Albon	Williams	+ 2,044 s	30
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,382 s	27
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	keine Zeit	3

GP KANADA, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Fernando Alonso	Alpine	1.33,836 min	15
2.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,053 s	18
3.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,055 s	18
4.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,167 s	16
5.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,274 s	14
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,412 s	13
7.	George Russell	Mercedes	+ 0,423 s	11
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,662 s	10
9.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,780 s	10
10.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,942 s	18
11.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,180 s	15
12.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,377 s	15
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,695 s	23
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,807 s	17
15.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,856 s	12
16.	Alexander Albon	Williams	+ 1,925 s	17
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,425 s	27
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,552 s	18
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 4,558 s	11
20.	Charles Leclerc	Ferrari	keine Zeit	5

GP KANADA, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.32,219	1.23,746	1.21,299
2.	Fernando Alonso	1.32,277	1.24,848	1.21,944
3.	Carlos Sainz	1.32,781	1.25,197	1.22,096
4.	Lewis Hamilton	1.33,841	1.25,543	1.22,891
5.	Kevin Magnussen	1.32,957	1.26,254	1.22,960
6.	Mick Schumacher	1.33,707	1.25,684	1.23,356
7.	Esteban Ocon	1.33,012	1.26,135	1.23,529
8.	George Russell	1.33,160	1.24,950	1.23,557
9.	Daniel Ricciardo	1.33,636	1.26,375	1.23,749
10.	Zhou Guanyu	1.33,692	1.26,116	1.24,030
11.	Valtteri Bottas	1.33,689	1.26,788	
12.	Alexander Albon	1.34,047	1.26,858	
13.	Sergio Perez	1.33,929	1.33,127	
14.	Lando Norris	1.34,066	keine Zeit	
15.	Charles Leclerc	1.33,008	keine Zeit	
16.	Pierre Gasly	1.34,492		
17.	Sebastian Vettel	1.34,512		
18.	Lance Stroll	1.35,532		
19.	Nicholas Latifi	1.35,660		
20.	Yuki Tsunoda	1.36.575		

STATISTIK DES WOCHENENDES

198

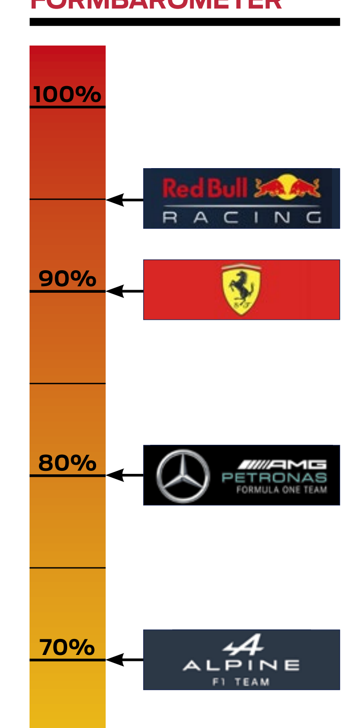
Zehn Jahre musste Fernando Alonso warten, bis er mal wieder aus der ersten Startreihe losfahren durfte. Zuletzt war das beim Deutschland-Grand-Prix 2012 der Fall. Seit dem Hockenheim-Gastspiel hatte die Königsklasse 198 Rennen abgespult. Max Verstappen war damals übrigens noch im Kart unterwegs. Der letzte ältere Pilot in der ersten Reihe war Michael Schumacher. Der damalige Mercedes-Pilot startete mit 43 Jahren 2012 in Shanghai von P2. In den ersten acht Rennen der aktuellen Saison fuhren zuvor nur Red Bull und Ferrari aus Reihe eins los.



XPB

Auch mit mehr als 40 Jahren geigt Alonso noch groß auf

FORMBAROMETER



60%

Alfa Romeo
RACING



50%





40%



30%



20%

10%

0%

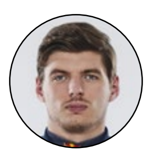
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,78
Hamilton strahlte. Über einen vierten Startplatz und ein Podium. Das ist die neue Bescheidenheit bei Mercedes. Nachdem er sich am Freitag für Experimente opferte, konnte er mit dem besseren Setup am Sonntag erstmals die Spitze sehen.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,67
Russells Quali-Poker im Regen mit Slicks zahlte sich nicht ganz aus. Nach acht Rennrunden hatte der Engländer den daraus resultierenden achten Startplatz korrigiert. Da er mit zu viel Flügel fuhr, konnte er Hamilton nicht ganz folgen.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,11
Diesmal hatte Verstappen das schnellste Auto am Samstag und das zweitschnellste am Sonntag. Obwohl Sainz ordentlich Druck machte, verteidigte Verstappen die Führung. Das sind die Rennen, in denen er zeigt, dass er zu Recht Weltmeister ist.



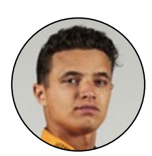
Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 06/10 – Ø 8,00
Kaum hat Red Bull seinem RB18 das Untersteuern ausgetrieben, wird der Abstand zu Verstappen wieder größer. Der Crash in der Qualifikation geht auf sein Konto, der Getriebeschaden nicht. Bis dahin hatte Pérez nur zwei Plätze gewonnen.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 8,89
Leclerc wusste vor dem Wochenende, dass er von hinten starten musste. Ab Freitag war Rennvorbereitung angesagt. Mental nicht leicht zu verdauen. Im Rennen schaffte Leclerc, was die Strategie-Software prophezeihte: Platz 5.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 7,22
Es war das beste Wochenende des Spaniers in diesem Jahr. Bis auf einen Fehler in der entscheidenden Q3-Runde. Im Rennen war Sainz im Schnitt drei Zehntel schneller als Verstappen. Fürs Überholen hätte er aber sechs Zehntel gebraucht.



Lando Norris – McLaren
Note: 05/10 – Ø 7,67
Norris tauchte ab in der Bedeutungslosigkeit. Ein Motorproblem nagelte ihn auf Startplatz 14 fest. Dann folgte ein mäßiger Start, eine Tempolimit-Strafe in der Boxengasse und viel Zeitverlust beim Reifenwechsel. Ein Tag zum Vergessen.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 06/10 – Ø 6,22
Der Aufstieg ins Q3 sollte wieder mehr Sicherheit geben. Das Team war aber der Meinung, dass sich Ricciardo vier Plätze weiter vorne hätte qualifizieren müssen. Im Rennen stieß ihn Stroll sieben Runden vor Schluss aus den Punkterängen.



Fernando Alonso – Alpine
Note: 09/10 – Ø 7,78
Der zweite Startplatz verdient die Note 10. Der erste Teil des Rennens auch. Dann stürzten schlechtes Boxenstopp-Timing und Motorprobleme den Spanier auf Rang 7. Die Strafe wegen Schlangenlinienfahrens geht auf Alonsos Konto.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,11
Im Regen fehlten Ocon 1,4 Sekunden auf den Teamkollegen. Doch am Sonntag machte er alles richtig. Und er erwischte die zweite VSC-Phase zum Boxenstopp. So kam er vor den Teamkollegen, dem er den Rest des Rennens DRS spendete.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 7,00
Bremsprobleme warfen Gasly am Samstag aus dem Q1. Am Sonntag fehlte dem Alpha Tauri der Speed, um vom 15. Startplatz nach vorne zu kommen. Der Franzose konnte nicht einmal den Williams von Albon überholen.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 04/10 – Ø 6,33
Das darf nicht passieren. Nach einem starken Rennbeginn mit einer Chance auf WM-Punkte rutschte Tsunoda nach seinem Stopp an der Boxenausfahrt mit kalten Reifen in die Bande. Ein Motorwechsel verbannte ihn in die letzte Startreihe.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,57
Es hätte ganz anders kommen können. Nach starken Longruns und einem dritten Platz im Regentraining warf zu hoher Reifendruck Vettel aus dem Q1. Im Rennen versuchte es Aston Martin mit frühen Boxenstopps. Vettel gingen am Ende die Reifen aus.



Lance Stroll – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 6,33
Der Kanadier war in der verregneten Qualifikation Opfer wie Vettel. Zu hoher Reifendruck. Doch der Heim-GP verlieh Stroll Flügel. Er kämpfte sich dank dem richtigen Boxenstopp-Timing und viel Topspeed von Platz 17 auf Rang 10 nach vorne.



Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 03/10 – Ø 3,56
Latifis Rennanalysen gleichen sich: „Wir müssen nach den Gründen suchen, warum wir so langsam sind." Vielleicht sucht er mal bei sich selbst. Albon ist Lichtjahre schneller. So reichte es wieder nur zur langsamsten Quali-Zeit und Rang 16.



Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,22
Der zwölfte Startplatz war eine Meisterleistung in diesem Auto. Doch um das in WM-Punkte umzusetzen, hätte Albon am Sonntag Regen gebraucht. Schon nach wenigen Runden spürte er, dass es nicht reichen würde. Mit Platz 13 war er zufrieden.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 7,89
Ein Verbremser kostete Bottas den Aufstieg ins Q3. Das Team schickte ihn mit harten Reifen los. Bottas hielt dank gutem Reifenmanagement bis Runde 49 durch. Das festigte seinen achten Platz, aus dem dank Alonsos Strafe noch Rang 7 wurde.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 09/10 – Ø 6,67
Zum ersten Mal schaffte der Chinese den Aufstieg ins Q3. Und das unter schwierigsten Bedingungen im Regen. Im Rennen lag Zhou praktisch immer in den Punkterängen. Bottas gewann das Teamduell nur wegen des Boxenstopp-Timings.



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 08/10 – Ø 5,89
So weit vorne ist Schumacher in der Formel 1 noch nie gestartet. Der sechste Platz im Regen war ein Ausrufezeichen. In der Startrunde gab er zwar zwei Positionen ab, stabilisierte dann aber sein Tempo, bis die MGU-K den Punktetraum zerstörte.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,89
Magnussen qualifizierte den Haas auf Platz 5. Doch wie in Barcelona verspielte er die gute Ausgangssituation durch eine Startrunden-Kollision mit Hamilton. Ein Frontflügelschaden zwang ihn früh an die Box. Damit war das Rennen gelaufen.

AUS DEM FAHRERLAGER

STURM ÜBER MONTREAL
Am Donnerstag fegte drei Stunden lang ein schweres Gewitter über Montreal hinweg. Schlecht für die Flugzeuge, die im Anflug auf Montreal waren. Eine British-Airways-Maschine mit vielen F1-Leuten an Bord musste in Boston zwischenlanden und kreiste danach eine Stunde über Montreal, bis man landen durfte. Die Passagiere saßen 14 Stunden am Stück in der Maschine. Toto Wolffs Privatjet kreiste 90 Minuten über Québec, bis der Sprit knapp wurde. Der Pilot steuerte Ottawa an. Dort nahmen sich Wolff und seine Delegation ein Mietauto und fuhren in zwei Stunden nach Montreal.

MARKOS ABSAGE AN GASLY
Max Verstappen und Pierre Gasly hatten zwischen Baku und Montreal volles Programm. Nach einem Tag Ausspannen in Monte Carlo wurden sie vor ihrer Abreise nach Kanada einen Tag nach Österreich geschickt, um dort Passagiere im Doppelsitzer um den Red Bull Ring zu chauffieren. Gasly vermied aber, hinter Verstappen Platz zu nehmen. „Ich habe Helmut Marko gefragt, ob er bei mir mitfahren will. Aber er hat auch dankend abgelehnt."

VETTEL GEGEN ALBERTA
Sebastian Vettel setzt seine Umweltkampagne fort. Wie üblich mit speziellem T-Shirt und Helmdesign. Diesmal richtete sich sein Anliegen gegen die Ölgewinnung aus Teersand in der kanadischen Provinz Alberta. „Was dort passiert, ist ein Verbrechen an der Umwelt. Da werden Wälder abgeholzt, um Öl aus dem Boden zu gewinnen. Statt weiter auf fossile Energiequellen zu setzen, sollten sie lieber in nachhaltige Technologien investieren." Die Energieministerin von Alberta bezeichnete Vettel daraufhin als „Heuchler", weil Vettels Team Aston Martin vom saudischen Öl-Konzern Aramco gesponsert wird.



WILHELM

Vettel kämpft für Umweltschutz

HAMILTONS RETRO-GAMES
Lewis Hamilton suchte in Montreal einen Laden auf, der alte Computerspiele und Konsolen anbietet. „Ich hatte mir gerade ein altes Nintendo 64 gekauft. Für das wollte ich mir das Spiel ‚Mario Kart' besorgen. Aber das gab es leider nicht. Dann habe ich aber gesehen, dass sie ein Sega Genesis mit dem alten ‚Senna'-Rennspiel hatten. Das habe ich jede Nacht gezockt." Worauf Verstappen grinsend nachfragte: „Hattest Du da auch Bouncing-Probleme?"

MELBOURNE VERLÄNGERT
Der Grand Prix von Australien bleibt bis 2035 in Melbourne. Das gaben der Veranstalter und die F1-Bosse in der Montreal-Woche bekannt. Daniel Ricciardo zeigte sich begeistert: „Das sind tolle News. Ob ich am Ende der Vertragslaufzeit noch dabei bin, ist aber eher zweifelhaft." Neben der Königsklasse begeben sich auch erstmals die Formel 2 und die Formel 3 auf die lange Reise nach Down Under.

RENNEN MIT EISMASCHINE
Sergio Pérez und Yuki Tsunoda lieferten sich vor dem GP-Wochenende in Montreal ein Showrennen mit sogenannten „Zambonis", die normalerweise Eisflächen glätten. „Ich habe einen Knopf gefunden, auf dem ein Hase abgebildet war. Danach fuhr das Ding deutlich schneller", grinste Pérez nach seinem Sieg.



RED BULL

Pérez gewinnt auf der Zamboni

KOMMENTAR

Das Bouncing ist weitestgehend im Griff. Willkommen in der Welt des Bottoming. Damit ist das natürliche Aufsetzen des Autos gemeint, wenn es zu dicht über der Straße fährt. Nach sechs Rennen auf glatten Autobahnen holten die Formel 1 drei Stadtkurse ein. Mit Bodenwellen und Randsteinen. Plötzlich merken die Fahrer, dass sie auch ohne Bouncing ordentlich durchgeschüttelt werden. Nicht alle trifft es gleich schlimm. Aus der Ecke von Mercedes, McLaren, Alpha Tauri und Ferrari kamen die meisten Klagen. George Russell und Carlos Sainz haben versucht, eine gemeinsame Front gegen das Schütteln der neuen Fahrzeuggeneration zu organisieren. Aus Angst vor Unfällen oder Gesundheitsproblemen. Teilweise sicher auch aus Eigennutz. Die Mercedes-Piloten betrifft es besonders stark. Ihr Auto funktioniert nur ganz tief und ganz hart. Aston Martin hat gezeigt, dass man aus der Falle rauskommt, wenn man das Setup-Fenster seines Autos vergrößert. Deshalb rät die Konkurrenz Mercedes: „Fahrt höher und ihr habt keine Probleme." Doch dann wären die Silberpfeile noch langsamer. Die FIA sucht nach einem Rezept gegen den Geburtsfehler der Groundeffect-Autos. Ein Zurück zu den alten Autos ist ausgeschlossen. Dazu funktionieren die neuen im Verkehr zu gut. Das verbessert die Rennen. In einer Sofortmaßnahme werden in allen Autos die vertikalen Kräfte gemessen. Später soll ein Grenzwert dafür bestimmt werden. Wer den nicht schafft, muss sein Setup ändern oder das Auto höher setzen. Die FIA-Direktive zeigt Schwächen. Weil sie sich nur auf das aerodynamisch erzeugte Bouncing bezieht. Und weil einige Teams ihre Autos nicht mehr viel höher setzen können. Für die Zukunft müssen andere Ansätze her. Entweder bewegliche Schürzen, damit die Aerodynamik auch bei mehr Bodenfreiheit funktioniert. Oder die Rückkehr des Massedämpfers. Oder eine aktive Aufhängung, die das Auto immer in der idealen Höhe hält. Das wünscht sich Mercedes. Die Konkurrenz eher nicht. ■



WILHELM

Die Mercedes-Piloten werden in ihren Cockpits heftig durchgeschüttelt



Michael Schmidt
Redakteur

Wie sieht Ihre Lösung gegen das Aufsetzen aus? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Die Fahrwerke der neuen Fahrzeuggeneration sind so tief eingestellt, dass die Autos bei jeder Bodenwelle auf dem Asphalt aufsetzen

Schnellschuss ohne Fo

Die Fahrer befürchten Gesundheitsschäden und Unfälle, wenn ihre Autos weiter so hart gefedert über die Bodenwellen springen. Die FIA reagierte mit einer TD, die sich als unpraktikabel erwies.

Von: **Michael Schmidt**

Die FIA hat derzeit einen schweren Stand. Ihr neuer Präsident Mohammed bin Sulayem will sich profilieren und tritt dabei in ein Fettnäpfchen nach dem anderen. In der Schmuckaffäre legte sich der Weltverband mit den Fahrern an. Man hatte den Eindruck, es gäbe nichts Wichtigeres als das Verbot von Piercings und Halsketten. Gleichzeitig weigerte sich die Rennleitung nach zwei Unfällen in Miami, die entsprechende Kurve besser abzusichern.

Beim Motorenreglement für 2026 zerstritt sich der Präsident mit seinem Generalsekretär Peter Bayer. Er unterschätzte die Notwendigkeit, die Regeln noch



Viele Fahrer haben die Aktion der FIA begrüßt. Die meisten Teams waren nicht so begeistert. Sie sahen darin eine Regeländerung, die Mercedes helfen sollte.

im Juni vom Weltrat absegnen zu lassen. Jede Verzögerung könnte das Engagement von Audi und Porsche gefährden. Es soll jetzt bis Mitte Juli dauern, bis das Reglement in Worte gegossen ist.

Die jüngste Blamage leistete sich der Weltverband beim Versuch, den Fahrern in ihrer Bitte um mehr Fahrkomfort beizustehen. In Baku klagte das halbe Feld über zu hart gefederte Autos, die auf jeder Bodenwelle und auf jedem Randstein auf der Straße aufsetzen und die Stöße ungefiltert auf die Knochen weitergeben. „Die Schüttelei ist teil-



WILHELM



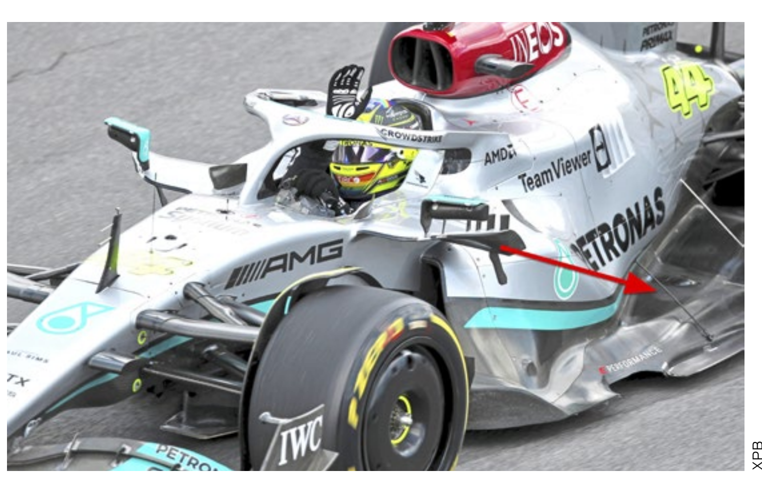
MOTORSPORT IMAGES

Lewis Hamilton brauchte in Baku Hilfe beim Aussteigen aus dem Cockpit



XPB

Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer drohte Mercedes mit einem Protest



XPB

Das zweite Stützkabel für den Unterboden wurde nur im Training getestet

weise so schlimm, dass du die Bremspunkte nicht siehst. Das geht brutal auf den Rücken. Irgendwann passiert deswegen ein Unfall", meldete sich George Russell als Wortführer. Teamkollege Lewis Hamilton kletterte in Baku in Zeitlupe aus seinem Mercedes, hielt sich den Rücken und stöhnte: „Ich hätte vor Schmerzen schreien können."

Das war das Zeichen für den neuen FIA-Präsidenten. Hier konnte er sich als Freund der Fahrer in ein gutes Licht setzen. Drei Tage vor dem GP Kanada flatterte den Teams die Technische Direktive TD039 ins Haus, die androhte, Autos als „gefährliche Konstruktion" einzustufen, die zu extrem auf- und abschwingen und dabei zu hart auf der Straße aufsetzen.

30 Millimeter Federweg

Der erste Fehler unterlief den Verfassern des vierseitigen Dokuments schon im ersten Satz. Sie beschränken das Problem auf die Konsequenz des aerodynamisch erzeugten Bouncings. Das ist mittlerweile kaum noch ein Thema. Jetzt geht es in den meisten Fällen um rein mechanisch generierte Stöße. In Baku schaukelten sich die Autos auf der welligen Fahrbahn ab 300 km/h bei jedem Bodenkontakt auf und schlugen dann jedes Mal hart durch. Das war schon immer so, doch die alte Fahrzeuggeneration hatte mehr Bodenfreiheit, mehr Federweg, Ballonreifen und Massenträgheitsdämpfer, wodurch kleine Wellen geschluckt wurden.

Groundeffect-Autos liegen im Stand hinten 80 Millimeter über Grund. Die Federwege sind auf 30 bis 40 Millimeter geschrumpft. Damit wird jeder Bodenkontakt für den Fahrer zur Qual. Mercedes hat in Baku Kräfte bis zu 10 g gemessen. Bei Aston Martin liegt das interne Limit bei 8 g.

Die FIA drohte für Montreal Sofortmaßnahmen unter dem Deckmantel der Sicherheit an. Man wollte die Bodenplatten strenger kontrollieren, über die Beschleunigungssensoren die vertikalen Kräfte messen und dann einen Grenzwert festlegen, an den sich alle zu halten haben. Wer darüber liegt, muss sein Setup ändern und notfalls die Bodenfreiheit um zehn Millimeter erhöhen. Als kurzfristige Hilfe sollten die Teams ein zweites Stabilisierungskabel für den Unterboden nutzen dürfen.

Pierre Gasly applaudierte. „Es ist gut, dass sich die FIA so schnell darum kümmert. Wir wollen nicht mit unserer Gesundheit bezahlen." Teamchef Franz Tost entgegnete: „Das sind Formel-1-Autos und kein Rolls-Royce. Die Fahrer müssen ihre Muskeln entsprechend trainieren. Wer nicht will, soll zu Hause bleiben" Die Teams meldeten Zweifel an. Was ist ein fairer Grenzwert? Ferrari-Teamchef Mattia Binotto kritisierte: „Eine TD kann nicht einfach so die Regeln ändern."

Mercedes hatte die Kampagne losgetreten, sich aber andere Konsequenzen erhofft. Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer nahm Mercedes und die FIA unter Beschuss: „Für Teams, die mit dem Bouncing ein Problem haben, gibt es eine einfache Lösung. Setzt das Auto höher! Fahrt mehr Federweg! Das haben wir auch gemacht." Dass Mercedes nur einen Tag nach dem FIA-Rundbrief mit einem zweiten Stützkabel auftauchte, erregte bei der Konkurrenz den Verdacht, dass der WM-Dritte schon vorher davon wusste. „Wir würden gegen den Einsatz eines zweiten Kabels protestieren, weil es eine Regeländerung ist, über die nicht abgestimmt wurde", donnerte Szafnauer. Die FIA sah ein, dass sie sich mit ihrem Schnellschuss keinen Gefallen getan hatte. Sie wolle erst einmal Daten sammeln und später handeln, hieß es.

Langfristig könnten aktive Aufhängungen oder Massedämpfer den Geburtsfehler der Groundeffect-Autos beheben. Das lehnen aber einige Teams aus Angst vor Kosten oder Vorteilen für Konkurrenten ab. Sebastian Vettel versteht das nicht: „Bevor sich einer von uns einen Wirbelbruch zuzieht, sollte man besser über den eigenen Schatten springen und handeln." ■

Formel 1

Audi wird nervös

Am 29. Juni sollte der Weltverband der FIA die Motorregeln für 2026 absegnen. Jetzt könnte es einen Monat länger dauern. Audi und Porsche werden schon nervös.

Von: **Michael Schmidt**

Es wäre die größte Peinlichkeit, wenn die Formel 1 diese Chance verpasst. Audi und Porsche wollen mit zwei unabhängigen Motorprojekten 2026 in die Formel 1 einsteigen. Audi mit einem eigenen Team. Im Moment hat eine Übernahme von Sauber größere Chancen als eine Fusion mit Aston Martin. Porsche und Red Bull wollten beim GP Österreich ihre Partnerschaft bekannt geben. Doch das endgültige Bekenntnis der deutschen Premiumhersteller hängt davon ab, dass die FIA endlich das Motorenreglement für 2026 präsentiert.

Das sollte am 29. Juni im Weltrat abgesegnet werden. Der Termin kann aber nicht eingehalten werden. Teils weil sich die etablierten Hersteller und die Neulinge ewig nicht über Budgetlimits, Investitionsumfänge und Prüfstandsstunden einigen konnten. Teils weil sich der neue FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem in seinem Ego-Trip nicht den Termin vorschreiben lassen wollte. Er hat jetzt aber versprochen, dass es im Juli passieren soll. Die Zeit drängt. Bei Audi und Porsche wird man langsam nervös. Ihre Geduld hält nicht ewig. ■



SEAN BULL DESIGN

Wann können die VW-Marken ihren F1-Einstieg endlich offiziell machen?

Formel 1

Kompromiss in Sicht

Im Streit um eine Inflationszulage ist ein Kompromiss in Sicht. Die Formel 1 soll an alle Teams drei Millionen Dollar extra auszahlen, die nicht zum Budgetdeckel zählen. Das Geld wird aber vom Verteilungskuchen abgezogen.

Von: **Michael Schmidt**

Lange waren die Fronten verhärtet. Mercedes, Ferrari, Red Bull, McLaren, Alpha Tauri und Aston Martin bettelten bei der FIA um einen außerordentlichen Inflationsausgleich im Rahmen der Budgetdeckelung. Alpine, Alfa Romeo, Williams und zuletzt auch Haas waren dagegen und blockierten die Anpassung der Finanzregeln durch ihr Veto. Ihnen hätte eine Erhöhung des Kostendeckels nichts genutzt, weil sie das Limit gar nicht erreichen.

Die FIA will jetzt den goldenen Kompromiss gefunden haben, der alle Parteien an einen Tisch bringt. Rechteinhaber Liberty soll allen Teams jeweils drei Millionen Dollar cash bezahlen. Dieses Geld darf auf das Budget aufgeschlagen werden, ohne dass es zur Budgetdeckelung zählt. Damit haben auch die Teams etwas davon, die unter dem 141,2 Millionen-Dollar-Limit liegen. Die Stütze gibt es aber nicht umsonst. Liberty zieht die 30 Millionen Dollar vom Gesamtkuchen ab. Das trifft die reichen Teams härter als die armen. Der Weltmeister partizipiert mit 14,5 Prozent an der Gesamtausschüttung, der Zehnte nur mit sieben Prozent. Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer kann mit diesem Kompromiss leben: „Wenn alle in gleichem Maß davon profitieren, sind wir dabei." Noch liegt der Plan der FIA nicht auf dem Tisch. Formel-1-Chef Stefano Domenicali bremst: „Wir schauen uns den Vorschlag an. Es ist ja unser Geld, das da verteilt werden soll." ■



XPB

Im Budget-Streit bahnt sich eine Lösung an, mit der alle Teams leben können

NACHRICHTEN

KYALAMI VOR COMEBACK
F1-Chef Stefano Domenicali führte in Johannesburg Gespräche über eine Rückkehr des GP Südafrika. Kyalami soll schon im April 2023 im Kalender stehen. „Die Gespräche verliefen positiv. Es sind nur noch Kleinigkeiten zu klären. Im Juli wird eine Entscheidung fallen", teilte das F1-Management mit.

EIN UPGRADE FÜR HAAS
Der Haas-Rennstall hat sein erstes Aerodynamik-Upgrade für den VF-22 vom GP Frankreich um eine Woche auf den GP Ungarn verschoben. „Wir wollte sicherstellen, dass es ein Upgrade wird, das sich lohnt", berichtet Teamchef Guenther Steiner. Es soll die einzige Ausbaustufe des Autos für diese Saison bleiben.

MONACO UNTER DRUCK
F1-Boss Stefano Domenicali führt Gespräche mit dem Bürgermeister von Nizza über einen Stadt-Grand-Prix in der Metropole an der Côte d'Azur. Christian Estrosi ist bekennender Motorsport-Fan. Nizza könnte den GP Frankreich wiederbeleben. Es ist aber auch ein Druckmittel gegen das benachbarte Monaco. Wenn Nizza käme, wäre Monte Carlo aus dem Rennen.

GASLY MUSS BLEIBEN
Pierre Gasly fährt auch 2023 für Alpha Tauri. Eine Klausel, wonach der Franzose zu einem besser platzierten Team hätte wechseln können, gab es laut Helmut Marko nie: „Wir haben Herrn Gasly letzte Woche einen Brief geschrieben, in dem wir ihm mitteilen, dass wir die Option einlösen."

HONDA HILFT PORSCHE
Honda überlegt, 2026 in die Formel 1 zurückzukehren. Das müsste dann mit Alpha Tauri passieren. Red Bull plant eine Partnerschaft mit Porsche. Die FIA will RBR-Porsche als Neueinsteiger einstufen. Dazu müssten die RBR-Motoren 2023 aber wieder den Namen Honda tragen.

Das Duell der Favoriten

Nach drei Rennwochenenden des GT World Challenge Sprint Cups kristallisiert sich heraus: Die beiden Duos Weerts/Vanthoor (WRT-Audi) und Marciello/Boguslavskiy (Akkodis-Mercedes) kämpfen um den Titel. In Zandvoort ging jeweils ein Rennsieg an die beiden favorisierten Topteams.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



Ließen beim Boxenstopp in Lauf 2 nichts anbrennen: Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello

GTWC

Enger geht's nimmer: Nach den Rennen fünf und sechs im Sprint Cup der GT World Challenge in Zandvoort liegt das Mercedes-Duo Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy auf Platz 2 der Serienwertung – 0,5 Zähler hinter dem WRT-Audi-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor. Die beiden Belgier verbuchten einen deutlichen Sieg beim ersten Lauf, im zweiten Rennen mussten sie sich um 0,662 Sekunden dem Mercedes-Duo geschlagen geben.

Im ersten Rennen am Samstag hatten aber zunächst Charles Weerts und Dries Vanthoor ihre große Vorstellung: Weerts verteidigte beim Start die Führung und konnte sich fortan aus dem Staub machen, dahinter konnten Mercedes-Fahrer Jules Gounon (#88) und Ferrari-Silber-Pilot Ulysse De Pauw (#53) die Plätze 3 und 2 übernehmen, während Simon Gachet im Car Collection-Audi (#11) zunächst drei Plätze verlor. Die erste Rennhälfte verlief ruhig: Weerts setzte sich ab, De Pauw musste sich gegen Gounon wehren. Beim Boxenstopp kamen der Mercedes (#88) und der Silber-Ferrari (#53) zeitgleich an die Box und tauschten die Positionen, während Weerts im WRT-Audi eine Runde länger draußen blieb, Vanthoor konnte die Führung behalten.

Bei einer Safety-Car-Phase nach 40 Minuten versuchte Jim Pla eine Attacke auf den führenden WRT-Pilot Vanthoor, aber ohne Erfolg. Die Reihenfolge blieb bis ins Ziel gleich, dahinter entbrannte ein hübsches Gefecht um Position 3: Christopher Haase konte im Car Collection-Audi (#66) im Finale zwei Plätze gutmachen und eroberte somit den letzten Podestplatz.

Ferrari-Silber-Pilot Jean (#53) konnte mit Mühe und Geschick immerhin noch Platz 4 verteidigen, vor den beiden Audis von Panis/Niederhauser (#25) und Schothorst/Marschall (#66).

Enger Zweikampf in Lauf 2

Beim zweiten Rennen am Sonntag schlug dann das Akkodis-Mercedes-Duo Marciello und Boguslavskiy zurück, nachdem man in Lauf eins wegen einer schlechten Startposition, zwei Unfällen, einem Reifenschaden und einer Strafe nur auf Position 23 ins Ziel gewertet worden war – womit das Duo ohne Punkte blieb und Weerts/Vanthoor die Tabellenführung im Sprint Cup übernahmen.

Marciello hatte den Mercedes auf die Pole gestellt und konnte sich im ersten Stint vom Feld absetzen. Mit einem Vorsprung von neun Sekunden übergab Marciello an Boguslavskiy. Charles Weerts (Audi #32) konnte den Vorsprung von Boguslavskiy deutlich eindampfen, dann sorgte auch im zweiten Rennen eine Safety-Car-Phase dafür, dass das Feld zusammengestaucht wurde.

Weerts hatte die Pace, um Timur Boguslavskiy herauszufordern, doch der Russe hatte die frischeren Reifen als der Belgier. Was folgte, war ein sehenswertes Duell um den Sieg, das Boguslavskiy mit einem Vorsprung von 0,662 Sekunden für sich entschied. „Wir haben das Rennen verloren, weil ich Mühe hatte, die Reifen nach dem Safety Car auf Temperatur zu bringen", sagte Weerts. „Wir haben unser Ding durchgezogen, wie an jedem Wochenende", so Marciello. „Im ersten Lauf ging alles schief, im zweiten Lauf konnten wir uns knapp an der Spitze behaupten – das war richtig gut!" ■

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

FÜNFTER SAISONLAUF IN ZANDVOORT (NL)

Länge der Strecke: 4,259 km; **Renndistanz:** 35 Runden = 149,065 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS GT3	1:00.00,575 h
2.	Pro	#88	Gounon/Pla	Akkodis-AMG GT3	+2,812 s
3.	Pro	#11	Haase/Gachet	Car Collection-Audi R8 GT3	+5,166 s
4.	Silver	#53	Jean/De Pauw	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+8,604 s
5.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Sainteloc-Audi R8 GT3	+8,944 s
6.	Pro	#66	Schothorst/Marschall	Attempto-Audi R8 GT3	+9,378 s
7.	Silver	#87	Drouet/Stevenson	Akkodis-AMG GT3	+10,958 s
8.	Pro	#12	Drudi/Ghiotto	Car Collection-Audi R8 GT3	+11,518 s
9.	Pro	#33	Simmenauer/Mies	WRT-Audi R8 LMS GT3	+11,687 s
10.	Silver	#30	Neubauer/Goethe	WRT-Audi R8 LMS GT3	+16,882 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

SECHSTER SAISONLAUF IN ZANDVOORT (NL)

Länge der Strecke: 4,259 km; **Renndistanz:** 36 Runden = 153,324 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-AMG GT3	1:00.40,964 h
2.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS GT3	+0,662 s
3.	Pro	#66	Schothorst/Marschall	Attempto-Audi R8 GT3	+6,310 s
4.	Pro	#88	Gounon/Pla	Akkodis-AMG GT3	+6,584 s
5.	Pro	#112	Lind/Abril	JPM-McLaren 720 S GT3	+7,510 s
6.	Pro	#54	De Leener/Engelhart	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+15,800 s
7.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Sainteloc-Audi R8 GT3	+15,903 s
8.	Silver	#99	Schöll/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+15,977 s
9.	Silver	#53	Jean/De Pauw	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+16,856 s
10.	Silver	#30	Neubauer/Goethe	WRT-Audi R8 LMS GT3	+16,990 s

Sportwagen-WM (WEC): Peugeot plant Extratests vor dem WM-Debüt ein

Setzt Peugeot auf Risiko?

Peugeot gibt wie geplant sein Renndebüt mit dem 9X8 beim 6h-Rennen in Monza Mitte Juli. Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie bestätigt zwei Sondertests vor dem Debüt. Wir klären, warum. Beim Thema Reifen setzen die Peugeot-Chefs auf Risiko – und gehen ab 2023 einen Sonderweg.

Von: **Marcus Schurig**

Fans und Insider freuen sich auf das Debüt der Peugeot 9X8 beim nächsten Lauf der WEC in Monza am 10. Juli. Das französische Werksteam war in Le Mans in einer Lounge des Boxengebäudes mit einem Beobachtungsposten vertreten. „Wir müssen ja mal nachschauen, was die anderen hier so treiben", scherzte Stellantis-Motorsportchef Jean-Marc Finot, „denn das ist unser letztes entspanntes Wochenende vor dem Debüt in Monza." In Le Mans war zu hören, dass das Debüt wackeln könnte, Technikchef Olivier Jansonnie verwies das ins Reich der Fabeln. „Wir fahren in Monza, mit zwei Autos, beide Autos werden noch je einen Testlauf über die Renndistanz von sechs Stunden absolvieren."

Die Achillesferse könnte das Getriebe sein, präziser: die von Peugeot Sport selbst entwickelte Schaltung. Dass es bisher bei Tests Getriebeprobleme gab, ist ein offenes Geheimnis. In Le Mans sickerte durch, dass Peugeot im Gegensatz zu anderen Herstellern ein eigenes Schaltsystem entwickelt hat. Mittlerweile überlegt man offenbar, die Hilfe etablierter Ausrüster in Anspruch zu nehmen.

Die Konkurrenz von Peugeot bestätigte in Le Mans, dass der 9X8 im nächsten Jahr das einzige Topfahrzeug auf vorne und hinten gleich großen Reifen (310/310 mm) sein wird, während die Hypercars von Toyota und Ferrari die US-Größen (290 mm vorne / 340 mm hinten) verwenden werden, ebenso wie alle LMDh-Wagen aus Amerika.

„Sie dürfen die WEC-Reifen sogar dann weiterverwenden, wenn sie ein Evo-Paket homologieren", enthüllte ein Toyota-Ingenieur. Das wirft Fragen auf: Wird Michelin für den einzigen Hersteller mit WEC-Größen viel entwickeln? Oder eher wenig? Ist das eine Chance oder eher ein Risiko, da alle anderen Hersteller die US-Größen nutzen? Das kann man erst beantworten, wenn die Autos fahren … ■



PEUGEOT SPORT

Der radikale Peugeot 9X8 setzt beim Thema Reifenbreiten auf Risiko

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FERRARI MIT LMP2-TEST

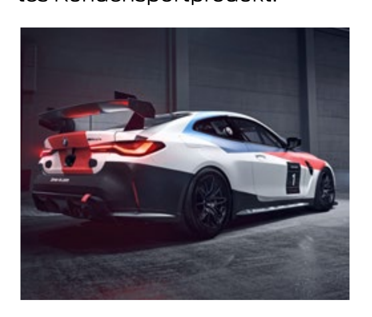
Wenige Tage vor dem 24h-Rennen in Le Mans hat Ferrari alle Werksfahrer zu einem LMP2-Test in Italien zusammengezogen. Der Test sollte den GT-Piloten die Möglichkeit geben, sich auf das zukünftige Prototypenprogramm in der Hypercar-Klasse einzuschießen. Eine Fahrer-Evaluierung soll allerdings nicht stattgefunden haben. Als Referenzfahrer dienten Nicklas Nielsen und Alessio Rovera, die im AF-Corse-Team 2022 eine volle WEC-Saison im LMP2-Auto bestreiten. Laut Ferrari-Insidern sollen alle GT-Piloten eine faire Chance erhalten, in die Hypercar-Topklasse aufzusteigen.

IMSA: VOLLES FELD AM GLEN

Für den dritten Lauf zum Michelin Endurance Cup der IMSA-Serie, der am kommenden Wochenende in Watkins Glen stattfindet, liegen 49 Nennungen vor: In den Prototypen-Topklassen DPi und LMP2 sind jeweils sieben Fahrzeuge genannt, bei den LMP3 starten elf Autos, in der GTD-Pro-Klasse für GT3-Werksteams sieben Fahrzeuge, in der GTD-Amateurklasse stehen 17 GT3-Rennwagen am Start. Die DPi-Teams JDC (Loïc Duval) und Whelen Engineering (Mike Conway) bringen jeweils einen dritten Fahrer an den Start, dazu kehrt Ally-Cadillac mit dem Trio Mike Rockenfeller, Kamui Kobayashi und Jimmie Johnson zurück. Die BOP-Macher haben die Gewichte für die DPi-Autos noch mal nachgezogen: Die Acura bekommen 10 Kilo mehr, die Caddys dürfen 15 Kilo ausladen. In der GTD-Pro-Klasse gibt das Risi-Team mit den Profis Davide Rigon und Daniel Serra ein Comeback.

VORSTELLUNG BMW M4 GT4

BMW Motorsport hat beim SRO-Rennen auf dem Virginia International Raceway den neuen BMW M4 GT4 vorgestellt, der ab 2023 zum Einsatz kommen wird. Der neue GT4-Renner kostet 187 000 Euro, netto. Der Produktionsstart beginnt im Oktober 2022, um die ersten Fahrzeuge rechtzeitig zum Saisonstart 2023 an die Teams liefern zu können. Im Fokus der Entwickler standen vier Schwerpunkte: Performance, Zuverlässigkeit, Kosteneffizienz und Wartungsfreundlichkeit. Darüber hinaus sorgen Weiterentwicklungen der Ergonomie und der Elektronik für ein deutlich verbessertes Kundensportprodukt.



LMDh: DAS KUNDEN-RÄTSEL

Bei Porsche Motorsport war man in Le Mans ziemlich entspannt, sieht man mal von den Testverzögerungen des LMDh-Autos wegen der MGU-Probleme ab. „Wir haben vier Kundenteams für 2023 versprochen, und wenn uns die Testverzögerungen keinen Strich durch die Rechnung machen, werden wir das Versprechen einhalten", so Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. In der WEC scheint das Team Dempsey-Proton gesetzt, beim zweiten Kundenteam soll es sich um ein aktuelles LMP2-Team handeln. Unklar ist die Lage in Amerika, denn sowohl das Team Pfaff Motorsports als auch Sponsor WeatherTech haben abgesagt – trotzdem plant Porsche mit zwei Kundenteams.

KALENDER IMSA UND WEC

Für das nächste Jahr planen die beiden wichtigsten Sportwagen-Serien Änderungen an ihren Kalendern: Die IMSA-Serie will Mid-Ohio durch Indianapolis ersetzen, die WEC will 2023 die Anzahl der Rennen auf sieben oder acht erhöhen, wobei die Rückkehr nach Südamerika offenbar gesetzt ist.

Nie wieder Rallye Deutschland?

Leuchtturm-Projekt ohne Strahlkraft

Von wegen Anfang Juni ist man so weit: Anders als von Sportpräsident Hans-Gerd Ennser vor Wochen vollmundig verkündet, fehlt dem ADAC derzeit nahezu alles, was man für einen WM-Lauf braucht.

Von: **Reiner Kuhn**



DÖRRENBACHER

Schönes Moselland: Zwei Jahrzehnte Schauplatz der Rallye Deutschland



ADAC

ADAC-Sportpräsident Ennser

So kurz die Wege, so weit scheinen der Rallye-WM-Promoter und der ebenfalls in München heimische ADAC auseinander. „Auch wenn wir wesentlich mehr Interessenten als freie Veranstaltungstermine haben, stehen unsere Türen offen“, sagt Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Kalenderplanung verantwortlich. Mehr will er zur Rallye Deutschland nicht mehr sagen. Nur so viel: „Anfang Juli trifft man sich wieder zum Gespräch.“

Anders als von ADAC-Sportpräsident Hans-Gerd Ennser angekündigt, gibt es noch immer kein fertiges Konzept oder gar eine WM-Bewerbung. Dabei hat sich seit seinem Amtsantritt vor 15 Monaten nichts geändert. Doch statt das von seinen Experten aus dem Hauptamt forcierte Konzept am Nürburgring mit Strecken an der Mosel, in der Eifel und dem (bei in der WM geforderten 300 WP-Kilometern kaum ersetzbaren) Militärübungsgelände Baumholder zu unterstützen, will er den WM-Lauf weiter in seine bayerische Heimat holen und dazu auch Strecken in Österreich und Tschechien nutzen. Dumm nur, dass sowohl der WM-Promoter als auch die FIA länderübergreifenden Veranstaltungen aufgrund unklarer Zuständigkeiten und Rechtslage skeptisch gegenüberstehen. Dem nicht genug, bewerben sich die vom ADAC als Partner auserkorenen Tschechen höchstselbst mit ihrem EM-Lauf für die Topliga.

Nun der nächste Rückschlag: Der ADAC Mittelrhein hat die Münchner Zentrale wissen lassen, dass sie mit ihrem auf den alten WM-Strecken ausgetragenen DRM-Lauf nicht mehr für eine WM-Bewerbung zur Verfügung stehen. Dennoch lässt Ennser über einen Sprecher mitteilen: „Unsere Konzepte stehen, es sind aber noch zu beiden Konzepten Details zu klären. Wir erwarten Klarheit zum Monatsende.“

In zehn Tagen soll demnach ein Veranstaltungskonzept mit Strecken und Rallyezentrum sowie Finanzierung stehen. Als durchführender Regionalverband am Ring ist nun der ADAC Nordrhein im Gespräch. In Bayern bleibt der ADAC Südbayern erste Wahl. Alles andere ist offen. Die Zweifel beim WM-Promoter und bei der FIA bleiben groß. ■

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rallye St. Veit

Titelverteidiger Wagner siegt weiter

Ein Fahrfehler in Führung liegend, das passt ins Bild von Hermann Neubauers unglücklicher Saison. Dagegen ist Simon Wagners Titelverteidigung nach dem vierten Sieg in Folge nur noch Formsache.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Spannung vor dem vierten von sieben Läufen zur Österreichischen Meisterschaft (ÖRM) war riesig. Einerseits, weil die Rallye St. Veit nach 17 Jahren erstmals wieder zur nationalen Topliga zählte. Zum anderen ging das nervenaufreibende Duell zwischen Titelverteidiger Simon Wagner (Skoda) und seinem Vorgänger Hermann Neubauer (Ford) in die nächste Runde – der Ausgang war einmal mehr völlig offen.

Klar war nur, dass die Konkurrenz gegen den 29-jährigen Wagner und seinen vier Jahre älteren Widersacher nichts zu bestellen hatte. Exemplarisch der Kurzauftritt von ÖRM-Abo-Gast Albert von Thurn und Taxis: In der ersten Wertungsprüfung war er Drittschnellster, eine WP später segelte er von der Piste. An der Spitze der bekannte Zweikampf.

Erst hatte Neubauer die Nase vorn, dann Wagner. Der Konter ließ nicht lange auf sich warten. Nach fünf Prüfungen und drei Bestzeiten in Folge konnte sich Neubauer 5,4 Sekunden absetzen. Der Rest des Feldes lag schon über eine Minute zurück, als Wagner in WP6 zwar die Bestzeit markierte, wegen einer vermeintlich falschen Startzeit aber eine Strafminute kassierte und auf den Zeitenlisten nun mit 1.04 Minuten Rückstand als Zweiter geführt wurde.



DANIEL FESSL

Hat einen Lauf: ÖRM-Seriensieger Wagner startet beim EM-Lauf in Lettland

Doch Neubauer ahnte, dass der Titelverteidiger gegen die Entscheidung einen Protest vorbereitete, legte Kohlen nach und rutschte in der drittletzten Prüfung ins Aus (WP9). Wagner blieb derweil cool, ließ sich die beiden finalen Bestzeiten notieren und siegte vor seinen Skoda-Markenkollegen Günther Knobloch (+ 1,40 min) und Martin Rossgatterer (+ 3,32 min).

Nach vier Rallyes und vier Siegen ist Wagner der ÖRM-Titel kaum noch zu nehmen. Auch deshalb plant der Landesmeister in spe, beim EM-Lauf in Lettland (1.–3. Juli) zu starten und dafür die nächste ÖRM-Rallye in Weiz (14.–16. Juli) auszulassen. ■

Rückkehr ins Ungewisse



Vorjahressieger Sébastien Ogier ist einer der Topfavoriten in Naivasha

ROESELER

In Kenia spielt die Startposition kaum eine Rolle. Denn kein WM-Lauf ist so unberechenbar wie die Safari-Rallye. Das wissen auch Vorjahres-Sieger Sébastien Ogier und sein Namensvetter Sébastien Loeb, der nach genau 20 Jahren für ein erneutes Gipfeltreffen zurückkehrt.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Parallelen zwischen Sébastien Loeb und Sébastien Ogier sind groß: Angefangen beim Vornamen und ihrem Herkunftsland Frankreich. Zudem hat niemand mehr Erfolge in der Rallye-WM gefeiert als die beiden Superhelden. Rekord-Weltmeister Loeb kann auf neun Titel und 80 WM-Siege zurückblicken, Ogier auf acht Titel und 54 Einzelsiege. Kenia ist für beide der dritte Saisonstart. Dem nicht genug, waren beide erst einmal hier am Start. Doch während Loeb bei seinem bisher einzigen Safari-Auftritt vor genau 20 Jahren im Citroën Xsara WRC Fünfter wurde, feierte Ogier bei seinem Safari-Debüt in der vergangenen Saison prompt den Sieg. „So sehr wir darauf hingearbeitet und den Sieg verdient haben, wir hatten auch das Glück des Tüchtigen", blickt der 38-Jährige auf den kernigen Schotterritt zurück.

Echter Sprint als Härtetest

Obwohl die moderne Safari im Vergleich zum alten Langstreckenformat ein echter Sprint ist, müssen die Fahrer vorsichtig zu Werke gehen. „Normalerweise bewegen wir uns am Limit. Doch hier geht es darum, ohne Probleme durchzukommen", weiß der Tabellenzweite Thierry Neuville und erinnert daran, dass er im Vorjahr lange führte, bevor er wegen eines Aufhängungsschadens am Hyundai aufgeben musste. „Ein echter Härtetest", pflichtet ihm Kalle Rovanperä, der die WM mit 55 Punkten Vorsprung anführt, bei. „Noch weiß keiner, was wir unseren neuen Hybridautos zutrauen können", sagt M-Sport-Pilot Craig Breen und verweist auf die ganz unterschiedlichen Bedingungen und die neuen Strecken. Knapp ein Drittel der 2021er-Route wurde geändert. Einige Prüfungen



ROESELER

2002 im Xsara WRC: Sébastien Loeb

sind neu, andere werden nun in umgekehrter Richtung gefahren. Die Dreitagestour führt über 1223,77 Gesamtkilometer mit 19 Wertungsprüfungen und insgesamt 363,44 WP-Kilometern.

Die Spitze des 35 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden zwölf neue Rally1-Hybride von Ford (5), Hyundai (3) und Toyota (4). Dahinter folgen neun WRC2-Teams mit ihren Rally2-Kundensportmodellen und fünf WRC3-Akteure, allesamt auf dem einzigen bisher homologierten Rally3 auf Ford-Fiesta-Basis. Das Feld komplettieren sechs seriennahe Turboallradler von Mitsubishi und Subaru sowie ein frontangetriebener Ford Fiesta R2 mit dem kenianischen Lokalmatador Rio Smith am Steuer. ■

WM-NACHRICHTEN

M-SPORT MIT GROSSAUFGEBOT

Neben drei Werkswagen ließ M-Sport zwei weitere Ford Puma Rally1 nach Nairobi einfliegen und danach nach Naivasha überführen. Neben den gesetzten Craig Breen und Sébastien Loeb ist Adrien Fourmaux als dritter Fahrer für die Marken-Wertung nominiert. Gus Greensmith firmiert wie Gentleman-Fahrer und Rally1-Hybrid-Debütant Jourdain Serderidis als Privatfahrer, der nur in der Fahrer-Wertung punktet.

WRC2: BUNTE HUNDE

Genau die Hälfte der zehn WRC2-Autos sind mit einheimischen Fahrern besetzt. Dem Kenianer Karan Patel (Ford) werden davon die größten Chancen eingeräumt, in der zweiten Liga ganz vorne mitzufahren. Als Favoriten auf den Klassensieg gelten Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz (Skoda) und der langjährige WRC-Privatier Martin Prokop (Ford) sowie der mehrfache Asien-Pazifik-Meister Gaurav Gill (Skoda) aus Indien.

PROMINENTE VORBETERIN

Der in Kenia lebende Piero Canobbio erfüllt sich einen Traum. Für sein Debüt im Hyundai i20 Rally2 konnte der 67-jährige Italiener keine Geringere als die ein Jahr jüngere Fabrizia Pons verpflichten. Von 1981 bis 1984 mischte Pons an der Seite von Audi-Werkspilotin Michèle Mouton die Szene auf. Ihr letzter WM-Start datiert ebenfalls noch aus dem vergangenen Jahrhundert. 1998 stand sie mit Piero Liatti (Subaru) auf Korsika und in San Remo auf dem Siegerpodest.

NEUE LUST AM REISEN

Nach Kenia soll Sébastien Ogier auch in Neuseeland ins Toyota-Lenkrad greifen. Auf Loeb wird er dort kaum treffen. Der 48-Jährige kämpft zu diesem Zeitpunkt in Marokko und Andalusien um den Rally-Raid-WM-Titel. ■ RK

Der Zerstörer

Ab 1979 ging es nicht um die Frage, wer dieses Jahr die Safari gewinnt, vielmehr lautete sie: Wer wird Zweiter? Vier Jahre in Folge führte am indischstämmigen Shekhar Mehta kein Weg vorbei. 1982 feierte der Kenianer seinen letzten großen Heimsieg.

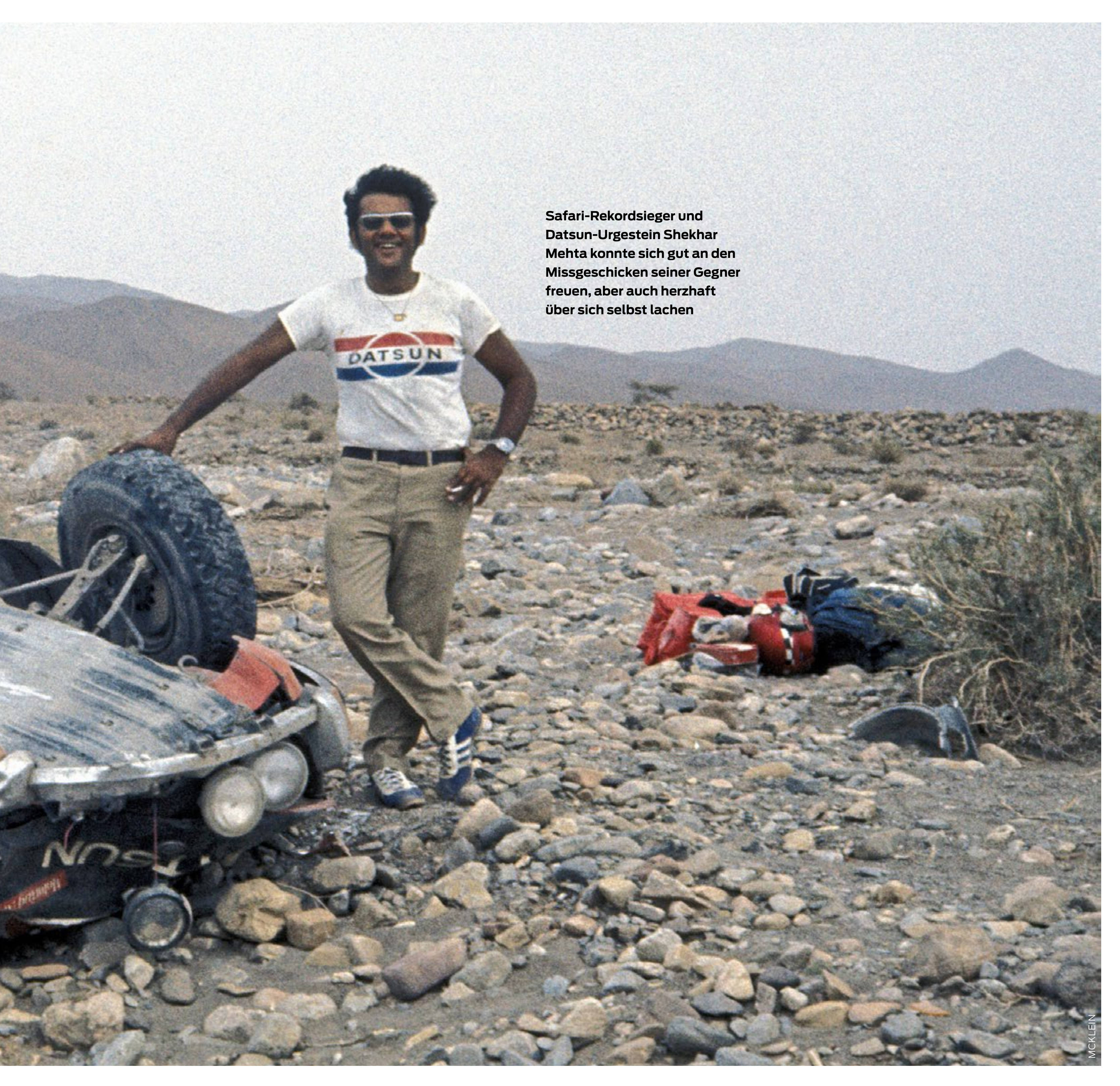
Von: **Markus Stier**

Sein Name schien gar nicht zu passen: Chandrashekar bedeutet in der Hindi-Sprache „Gott Shiva", im Pantheon der indischen Hindus eine der höchsten Gottheiten. Shiva ist der Erneuerer, aber nur deshalb, weil er zuvor der brutale Zerstörer war. Wer ins runde, bebrillte Gesicht dieses Mannes blickte, glaubte zwischen den lustigen Grübchen stets ein Lächeln zu sehen, das immer den Anflug von Güte hatte, aber das täuscht. Wenn der Mann, den sie immer nur Shekhar nannten, in seiner Heimat ins Rallyeauto stieg, glich er eher dem fünffachen Tour-de-France-Sieger Eddie Merckx, den sie in den frühen Siebzigern den Kannibalen nannten, weil er niemandem etwas übrig ließ.

Shekhar Mehta gab in der ersten Rallye-WM-Saison 1973 im vierten Lauf überhaupt sein internationales Debüt – und gewann. Dass man die Inder bei der Safari-Rallye auf dem Zettel haben musste, wusste man seit Joghinder Singh, dem Sikh, der mit Turban statt Helm schon 1966 auf einem Buckel-Volvo in Kenia gewonnen hatte. Die Inder sind die 44. anerkannte Volksgruppe im von Stammeskulturen dominierten Kenia. Als die mächtige Ostindische Handelskompanie Britanniens im späten 19. Jahrhundert die Kontrolle über das neue „Ostafrikanische Protektorat" übernahm, kamen im



Afrika-Legende Björn Waldegaard, genannt „Mister Safari", bringt es auf vier Siege in Kenia, Shekhar Mehta holte in einem Jahrzehnt fünf. Kein Fahrer hat seit 1953 mehr vorzuweisen.



Safari-Rekordsieger und Datsun-Urgestein Shekhar Mehta konnte sich gut an den Missgeschicken seiner Gegner freuen, aber auch herzhaft über sich selbst lachen

MCKLEIN

Schlepptau der neuen Kolonialmacht indische Wanderarbeiter. Viele von ihnen kamen nicht einmal freiwillig, die Inder erledigten für die neuen Herren die härtesten Jobs wie den Straßen- und Eisenbahnbau, wie die 1895 begonnene „Uganda-Bahn“, die im frühen 20. Jahrhundert Kasese im Südwesten Ugandas mit der kenianischen Hafenstadt Mombasa verband. Die Machtergreifung des brutalen Diktators Idi Amin kappte 1979 die Verbindung, und sie nötigte auch die Familie Mehta zur Flucht.

Mit silbernem Löffel

Shekhar Mehta wurde am 20. Juni 1945 in der ugandischen Hauptstadt Kampala als Spross eines reichen Clans mit Teeplantagen und Zementwerken geboren. Viele Inder waren nach der Kolonialzeit in Afrika geblieben, wo es erheblich bessere Aufstiegschancen als in der starren, vom Kastenwesen beherrschten Heimat gab. In Kenia stellen die Inder mit knapp 100 000 Menschen unter 54 Millionen nur eine kleine Minderheit, wirtschaftlich aber sind sie die Elite des Landes. Shekhar Mehta begann seine Motorsport-Karriere noch in der alten Heimat und versuchte sich als 21-Jähriger in einem BMW. Seine erste Safari fuhr er 1968 auf einem Peugeot 204. Schon 1971 erregte er Aufsehen, als er mit einem Datsun 240Z Zweiter wurde, und so war eigentlich klar, dass er im Datsun-Werksteam 1973 einen Platz finden würde.

Er war keiner der großen Driftkünstler. Nach seinem ersten Safari-Sieg 1973 rückte er zwar ins Lancia-Werksteam auf, aber eine der neuen Stratos-Raketen drückte ihm Teamchef Cesare Fiorio dann doch nicht in die Hand. Die 74er Safari fuhr er in einer betagten Fulvia, 1975 wurde er in einem Beta-Coupé immerhin Vierter. Mehta wurde dann gerufen, wenn die Tage lang und die Straßen schlecht waren – und das nicht nur in Afrika. Der kenianische Landesmeister von 1981 gewann nicht nur in der neuen Heimat, Mehta siegte auch bei internationalen Rallyes in Zypern, Marokko, Kuwait und Bahrain. Datsun-Importeure stellten ihm rund um den Globus Werksautos hin, von Paraguay bis Neu-Kaledonien. Er saß auch beim ersten Einsatz eines Subaru in Monte Carlo 1984 am Steuer. Mehta war mindestens so sehr Geschäftsmann wie Rallyefahrer, so auch Subaru-Importeur in Kenia.

Gerade weil er finanziell schon als junger Mann aus dem Gröbsten raus war, genoss er seine Karriere in vollen Zügen, >>

MCKLEIN

>> vom Fahren bis zum Verhandeln. Als ihn Lancia 1974 anheuerte, forderte Mehta mehr Rallyes als nur den obligatorischen Safari-Einsatz. Der mit allen Wassern gewaschene Lancia-Sportchef Fiorio hielt sich für clever, als er mit dem Bewusstsein einschlug, die versprochenen übrigen Auftritte später wieder zu streichen. Mehta lächelte sein typisches Lächeln. Ihm war klar, dass Fiorio ihn mit den Autos linken würde, aber die Honorare würden die Italiener zahlen müssen.

Bis heute Rekordhalter

Seine Karriere und seine Erfolge sind untrennbar mit Datsun und Nissan verbunden. Bei seinen 47 WM-Besuchen saß er nur fünf Mal nicht in einem Produkt aus Yokohama. Nach einer kurzen und zumindest bei der Safari erfolglosen Episode mit dem neuen Opel Ascona 400 blieb er dem japanischen Unternehmen treu, zu beiderseitigem Vorteil. Von 1979 bis 1982 gewann er die Safari-Rallye mit Beifahrer Mike Daughty vier Mal in Folge.

Mit fünf Gesamterfolgen in seiner Heimat ist Mehta bis heute das Rallye-Monument seiner Heimat. In 68 Ausgaben des seit dem Krönungsjahr von Queen Elisabeth II erstmals ausgetragenen Klassikers konnte selbst „Mister Safari", Björn Waldegaard, „nur" vier Siege sammeln. Einzig Mehtas Landsmann Carl Tundo steht ebenfalls mit fünf Siegen in den Annalen, aber der afrikanische Mitsubishi-Haudegen sammelte seine Erfolge zwischen 2004 und 2018, als die Safari nicht im WM-Kalender stand.

Schon in der Frühzeit im für afrikanische Verhältnisse viel zu fragilen BMW, den er nur deshalb fuhr, weil Mehtas BMW-Importeure in Uganda waren, lernte er, wie man auf üblen Pisten ein Auto schonte. Was den Mann mit britischem Pass noch auszeichnete, war das Lesen von Schlammlöchern, und das zahlte sich schon bei seinem ersten Safari-Sieg aus, denn im letzten Wasserloch fuhr sich der mit 20 Minuten führende Harry Kallström fest. Statistisch ist die Safari 1973 die knappste WM-Rallye aller Zeiten. Mehta lag mit einer Minute vorn, bekam aber eine einminütige Zeitstrafe wegen eines fehlenden Zusatzscheinwerfers. In Kenia wurde nur auf Minuten genau gemessen. Bei Zeitgleichheit gewann laut Statuten die Paarung, die am längsten ohne Strafzeit unterwegs war. Das waren Shekhar Metha und Lofty Drews.

Beim zweiten Sieg fuhr sich auch Mehta fest, und das gleich zwei Mal. Aber die Konkurrenz bröckelte nach und nach weg, und so kam wieder Qualität eins zum Tragen. Dabei half natürlich der Datsun 160J, der bei europäischen Vollgas-Rallyes chancenlos, aber ein echter Panzer war. Das kam ihm auch bei Sieg Nummer vier zupass, bei dem er sich mit Teamkollege Rauno Aaltonen derart beharkte, dass sich die beiden Rivalen gegenseitig in die Kiste fuhren. Ein Safari-Sieg war immer der große Traum des „Rallye-Professors" aus Finnland, und nie war er so nah dran wie 1981, als der führende Mehta in einem ausgeuferten Fluss reichlich Zeit mit einer krumm gefahrenen Lenkung verlor. Dieses Mal hatte er gleich doppelt Schwein: Der Veranstalter neutralisierte den Abschnitt wegen des Hochwassers. Eine Amnestie hätte aber auch der kurzzeitig knapp führende, dann aber von einer abgerissenen Kardanwelle gebremste Aaltonen erwarten können, denn der finnische Fuchs fand einen Fehler im Roadbook. Doch seinem Protest gab das FIA-Gericht nicht statt. Nach drei Monaten wurde Mehta zum Sieger erklärt.



MCKLEIN

! Der Name Chan-drashekhar steht für Gott Shiva oder: „Der Glück Verheissende." „Der vom Glück geküsste" wäre passender gewesen.

Keine Freunde mehr

Es war das Ende einer Freundschaft. 1982 bei Opel angedockt, feierte Aaltonen seinen 20. Safari-Start. Der 44-jährige Routinier hatte mehr als 300 000 Kenia-Kilometer auf dem Buckel und führte die halbe Rallye, dann kollabierte die Vorderachse, danach das Differenzial, und am Ende ging der Motor ein. Auch der Vierzylinder eines gewissen Walter Röhrl hatte zu viel Staub geschluckt. Mit sinkender Kompression schleppte sich der an-gehende Weltmeister immerhin auf Rang 2 ins Ziel – hinter Shekhar Mehta. Dessen Datsun war mit sensiblen Hinterachs-Schweißnähten durchaus vulne-



Der Datsun 160J (hier Mehta beim letzten Sieg 1982) war für europäische Rallyes zu langsam, aber robust und mit einfacher Technik eine Bank



Skandal 1981: Aaltonen protestiert, aber Mehta gewinnt



Ein Lenkrad und eine Seele: Yvonne Mehta fungierte oft als Beifahrerin



Erster Safari-Sieg 1973: Mehta stolz mit Trophäe und Gattin Yvonne

rabel, aber um die Schwäche wissend, wechselten die Mechaniker vor jeder Etappe die Achse. Röhrl fehlten am Ende 41 Minuten, dummerweise hatte er zu Beginn 45 Minuten im erstbesten Wasserloch verbracht. Gott Shiva trägt eigentlich den Beinamen „der Glück Verheißende“, im Fall von Chandrashekar Mehta wäre „der vom Glück Geküsste“ passender gewesen. Das Glück verließ ihn erst im wenig zuverlässigen Gruppe-B-Nissan 240 RS mit gebrochener Nockenwelle und kehrte nicht zurück.

Mehta hatte durchaus auch Spaß und Erfolg außerhalb Kenias: Zwei Mal stand er als Dritter bei der Akropolis auf dem Podium, beim zweiten Mal mit seiner ebenso rallyeverrückten Frau Yvonne auf dem Beifahrersitz. Der fröhliche blonde Lockenkopf wies ihm auch 1981 in Argentinien den Weg. Das erfolgreichste Ehepaar der Rallye-Geschichte belegte Rang 2 im Datsun 160J. 20 Mal saß die Gattin bei WM-Starts an seiner Seite.

Es wäre zu einfach zu sagen, dass Mehtas Stern mit Nissan unterging. Seit Toyota in den frühen 80ern das Thema Afrika generalstabsmäßig und mit nie gekanntem Aufwand anging, war auch die Professionalisierung der Piloten so weit fortgeschritten, dass für den Lokalmatador, der schon in jungen Jahren ein Wohlstandsbäuchlein spazierenfuhr, das Tempo zu hoch wurde. Seinen letzten WM-Einsatz hatte er 1987 bei der Rallye Elfenbeinküste mit dem robusten, aber langsamen Nissan 200 SX. Interessanterweise gelang ihm bei fünf Starts bei der Bandama kein Sieg. Mit Rob Combes wurde Mehta beim Schwanengesang seiner WM-Karriere Zweiter.

Bei einem schweren Unfall bei der Pharaonen-Rallye kurz danach sprang er dem Tod nur knapp von der Schippe. Der damals 42-Jährige erholte sich nie mehr komplett von den Folgen. Er konnte nicht mehr ganz aufrecht gehen, die Leber hatte Schaden genommen, und er litt unter einer Hepatitis. Seinem liebsten Sport blieb er dennoch erhalten. 1997 übernahm er unter der Ägide des FIA-Präsidenten Max Mosley das neu geschaffene Amt des Rallye-Kommissions-Präsidenten, eine Position, die er wenige Wochen vor seinem Tod nach dem Rücktritt des Franzosen Jacques Régis noch einmal kommissarisch übernahm. Nach einem Besuch des Goodwood Festivals of Speed starb Shekhar Mehta am 12. April 2006 in einem Londoner Krankenhaus. Er wurde 60 Jahre alt. Würde er noch unter uns weilen, wäre er begeistert, dass die Rallye-WM am 23. Juni wieder in seiner Heimat gastiert. ■



TEAM ROSBERG

Bei Temperaturen jenseits der 30 Grad gab die DTM ihr Debüt in Imola. Unter der hoch stehenden italienischen Sonne lieferten die 28 Fahrer zwei recht unterschiedliche Rennen ab

Italowestern

Wie erwartet waren die Mittelmotor-Autos auf dem Traditionskurs in Imola tonangebend. Die Siege gingen an René Rast und Ricardo Feller (beide Abt-Audi). Dahinter gab es zweimal überraschende Podienvertreter.

Von: **Philipp Körner**

Fünf Sieger in sechs Rennen: Die zweite Saison der GT3-Ära hält bislang, was sich viele von ihrem starken Feld versprochen haben. Auch beim allerersten Gastspiel der DTM auf dem Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari ging es unter sengender Sonne wieder sehr eng zu. In der ersten Qualifikation lagen die besten 17 Piloten innerhalb einer Sekunde, im zweiten Qualifying waren es sogar die besten 22. Angesichts der unglaublichen Leistungsdichte in den anschließenden Rennen fragten sich einige, ob das Niveau mittlerweile zu hoch sei, um unterhaltsame Rennen zu bieten. Der Vorwurf: Die DTM habe ein Überholproblem.

Die erste Imola-Pole der DTM-Historie sicherte sich Rückkehrer René Rast, der sich schnell in die Saison 2017 zurückversetzt fühlte: „Das war damals die gleiche Struktur. Auch 2017 holte ich mein erstes Podium auf dem Lausitzring und fuhr am nächsten Rennwochenende die erste Pole-Position heraus." Sein Audi-Kollege Nico Müller aus dem Team Rosberg und der Porsche-Pilot Thomas Preining (Team Bernhard) komplettierten die Top 3.

GRT glänzt mit Strategie

Nach einer gewohnt hektischen Startphase, der unter anderem der als Gaststarter zurückgekehrte Timo Glock (Ceccato-BMW) zum Opfer gefallen war, fand der Auftaktlauf schnell seine Struktur. Kurz nach dem Erreichen der Zehn-Minuten-Marke absolvierte die Spitze ihren obligatorischen Reifenwechsel. Für Rast und Co. hieß es daraufhin, bei über 50 Grad Streckentemperatur auf die Michelin-Pneus zu achten.

Die große Strategie-Ausnahme war der Lamborghini-Fahrer Mirko Bortolotti, der unglücklich in das Heimspiel gestartet war. Während des zweiten Trainings zog sein Grasser-Team falsche Reifen auf, was die Stewards mit einer Rückversetzung um zehn Startplätze im ersten Lauf bestraften. Der Austro-Italiener startete so nur von Rang 16. Er und seine Mannschaft machten aus der ärgerlichen Not jedoch eine clevere Tugend. Bortolotti erklärt: „Am Anfang habe ich mir meine Reifen eingeteilt, um dann zu der Zeit, als alle anderen an die Box kamen, eine gute Pace zu zeigen. Ich musste vor allem den Reifendruck managen und mich von unnötigen Kämpfen fernhalten." Der entscheidende Ruf zum Service kam dann von seinem Renningenieur, der Bortolotti 17 Minuten vor Ablauf der Zeit einbestellte. „Wir hatten als Einzige im Feld einen ganz neuen Satz, und der war natürlich nicht eingefahren. Somit brauchte er ein, zwei Runden, bis er funktionierte. Ich glaube, der Zeitpunkt war perfekt, denn es gab mir die Chance, die Reifen vor meinen Attacken einzufahren."

> „Es war nicht so einfach, wie es aussah. Beim Start war Nico Müller direkt neben mir, und dann musste ich das Auto bei der Hitze auf der Strecke halten."
>
> René Rast, Abt-Audi

Während Rast und Müller ihrem sicheren Podium entgegenfuhren, kämpfte sich Bortolotti sehenswert nach vorne. Sein Tiefflug durch die Top 10 stockte schließlich hinter dem Porsche-Mann Thomas Preining, der sichtbar alles für seinen Podestplatz gab. Kurz vor Ende kam es zum Kontakt, der beide Autos beschädigte. Preining berichtete im Anschluss, dass er sich mit einem kaputten Reifen ins Ziel retten musste. Der final drittplatzierte Bortolotti ärgerte sich ebenfalls über Schäden und kündigte an, mit Preining in Ruhe über den Vorfall zu sprechen.

Obwohl der Sieger René Rast größtenteils freie Fahrt am Samstag hatte, war auch sein Rennen kein Spaziergang: „Es war sicher nicht so einfach, wie es aussah. Beim Start war Nico Müller direkt neben mir, und dann musste ich das Auto bei der Hitze auf der Strecke halten." Der dreifa-

che Champion hatte 587 Tage auf seinen nächsten Erfolg warten müssen und sogar befürchtet, dass es noch länger dauern würde: „Das konnte ich mir zu Beginn der Saison nicht vorstellen."

Action durch Safety Car

Trotz einer zweiten BOP-Anpassung zwischen dem ersten Lauf und dem zweiten Qualifying sollte auch am Sonntag ein nun schwerer Audi auf die Pole fahren. Diesmal war es der Abt-Youngster Ricardo Feller, der Felipe Fraga (AF-Corse-Ferrari) und Marco Wittmann (Walkenhorst-BMW) auf die Plätze 2 und 3 verwies. Am Vortag wurde Feller noch von einem Reifenschaden gestoppt.

Gleich zu Beginn setzte der Brasilianer Fraga den Pole-Setter unter Druck. Feller rutschte schließlich mit den rechten Rädern ins Kiesbett der letzten Kurve vor dem Start-Ziel-Knick und musste den Ferrari ziehen lassen. Kurz darauf wurde die einzige Safety-Car-Phase des Wochenendes ausgerufen, nachdem sich Preining und der GRT-Pilot Rolf Ineichen im Kies versenkt hatten. Da sich die Neutralisierung mit dem Öffnen des Stoppfensters überschnitt, wurde das Rennen ordentlich auf den Kopf gestellt. So fuhren beim Neustart die Nicht-Stopper zunächst vorne weg. Sie waren aber chancenlos. Dahinter lag wie durch ein Wunder Dev Gore im Rosberg-Audi. Der US-Amerikaner hatte sich anfangs einen Reifenschaden zugezogen und kam dadurch als Erster zum Pflichtstopp. René Rast hatte hingegen kein Glück: Er musste wegen eines Reifenschadens vorzeitig aufgeben.

Im Zuge des Restarts kam es zu diversen Kontakten. Felipe Fraga, der nach Meinung von Feller das beste Auto im Feld hatte, wurde dabei so aufgerieben, sodass er seinen rauchenden Ferrari abstellen musste. Anschließend duellierten sich Gore und Feller um die virtuelle Führung. Obwohl Feller relativ schnell am Mann aus Oklahoma City vorbeiging, hielt sich Letzterer ohne Problem auf dem zweiten Rang. Dahinter entwickelte sich eine sehenswerte Kampfgruppe rund um Lucas Auer (Winward-Mercedes), Marco Wittmann und dem Tabellenführer Sheldon van der Linde (Schubert-BMW). Den letzten Platz auf dem Podium fochten Auer und Wittmann in den finalen Runden unter sich aus. Wittmann, der nach dem Rennen

> „Nach dem Reifenschaden am Samstag war ich in den letzten zehn Runden auf den Curbs besonders vorsichtig und habe sanfter beschleunigt."
>
> Ricardo Feller

über einen womöglich kaputten Lichthupen-Knopf scherzte, fand nach einem Schnitzer von Auer am Ende die nötige Lücke. Der geschlagene Österreicher ärgerte sich: „Der hing mir das gesamte Rennen am Hintern, und dann habe ich einen Fehler gemacht. Das war es dann." Nach einem schwierigen Wochenende für die Mercedes-Fahrer freut sich Auer jedoch bereits auf den Norisring.

Dev Gore, der als erster US-Amerikaner ein DTM-Podium erzielte, bilanzierte: „Wir hatten bisher Probleme mit dem Qualifying. Die Pace hat aber immer gestimmt. Ich bin in die DTM gekommen, weil ich glaube, hier mein Können zeigen zu können. Jetzt will ich noch eine Stufe höher." Für Feller war ein kühler Kopf der Schlüssel zum ersten Sieg: „Nach dem Reifenschaden am Samstag war ich in den letzten zehn Runden auf den Curbs besonders vorsichtig und habe sanfter beschleunigt."

Berger zufrieden

Nach dem dritten Rennwochenende steht die DTM vor einer gemischten Bilanz. Während der erste Lauf durchaus ein gutes Beispiel für den diskutierten Überholmangel der DTM ist – wenn man Mirko Bortolotti wegrechnet –, erlebte das zweite Rennen dank des frühen Safety-Cars ein ordentliches Durcheinander. Serien-Boss Gerhard Berger ist deshalb vorsichtig, wenn es um mögliche Änderungen geht. Er erklärt: „Ich glaube, dass es auch hier wieder an der Strecke lag. Mit Hilfsmitteln wie DRS könnte man so was regeln, das können wir jedoch nicht einsetzen. Ich würde mich auch über eine Show mit viel Drunter und Drüber freuen, aber im Kern soll es um den Sport gehen." In Richtung des fehlenden T3-Teams, das einige finanzielle Schwierigkeiten erlebt, richtete Gerhard Berger aus: „Mir tut es sehr leid um die beiden Fahrer." ■ ▷


TEAM ROSBERG

Der dreifache DTM-Meister Rast wartete 587 Tage auf seinen nächsten Sieg


HOCH ZWEI

Im zweiten Lauf duellierten sich Auer und Wittmann über viele Runden

NACHRICHTEN

BERGER TRIFFT RETTER

Seit seinem schweren Feuerunfall im Jahr 1989 hat Gerhard Berger eine besondere Beziehung zu den Sportwarten in Imola. Der heutige DTM-Chef flog damals heftig in der Tamburello-Kurve ab und musste aus seinem brennenden Ferrari 640 gerettet werden. Während des Rennwochenendes traf Berger unter anderem Fabio Nobis, den Chef der Strecken-Feuerwehr. In dieser Funktion koordinierte Nobis schon 1989 die Schutzengel des Österreichers. Der 66-Jährige schwärmt: „Herr Berger hat eine tiefe persönliche Dankbarkeit für unsere Arbeit. Das schätzen wir sehr."

GÜVEN VERTRITT CASSIDY

Der Porsche-Vertragsfahrer Ayhancan Güven pilotiert am Norisring den AF-Corse-Ferrari von Nick Cassidy. Aufgrund einer Überschneidung mit der Formel E, die parallel in Marokko gastiert, musste der Neuseeländer dem von Red Bull gesponserten Team absagen. Bereits in Portimão fiel Cassidy deswegen aus und wurde von Sébastien Loeb vertreten. Der 24-jährige Güven gehört zum Athletenkader des Getränke-Konzerns und trat zuletzt hauptsächlich in Porsche-Markenpokalen an. In diesem Jahr bestreitet der Istanbuler auch das ADAC GT Masters mit dem Team Joos Sportwagentechnik.

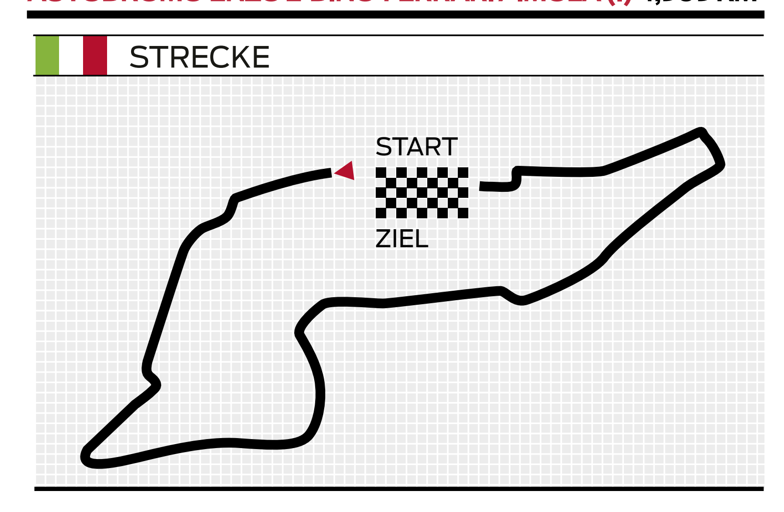
CARESANI DOMINIERT

Zwei Siege und die geteilte Führung in der Meisterschaft: Der niederländische BMW-Fahrer Colin Caresani (Project 1) war der bestimmende Mann des zweiten Rennwochenendes der DTM Trophy. In beiden Imola-Läufen zeigte Caresani eine souveräne Leistung und hielt sich vom umfangreichen Chaos hinter ihm fern. Tim Heinemann, der für Toyota Gazoo Racing Germany ins Steuer greift, reiste ebenfalls mit 69 Zählern ab. Die beiden GT4-Youngster treffen das nächste Mal auf dem Norisring (1.–3. Juli) aufeinander.

DTM-2022-RESULTATE

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI / IMOLA (I) 4,909 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	René Rast	1.39,817 min
2.	Nico Müller	+ 0,188 s
3.	Thomas Preining	+ 0,222 s
4.	Clemens Schmid	+ 0,304 s
5.	Ricardo Feller	+ 0,320 s
6.	Mirko Bortolotti	+ 0,363 s
7.	Kelvin van der Linde	+ 0,531 s
8.	Marco Wittmann	+ 0,592 s
9.	Sheldon van der Linde	+ 0,614 s
10.	Lucas Auer	+ 0,657 s
11.	Maro Engel	+ 0,753 s
12.	Dennis Olsen	+ 0,780 s
13.	Nick Cassidy	+ 0,809 s
14.	Rolf Ineichen	+ 0,814 s
15.	Luca Stolz	+ 0,844 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Ricardo Feller	1.39,814 min
2.	Felipe Fraga	+ 0,152 s
3.	Marco Wittmann	+ 0,212 s
4.	Maro Engel	+ 0,245 s
5.	Clemens Schmid	+ 0,252 s
6.	Nick Cassidy	+ 0,253 s
7.	Luca Stolz	+ 0,307 s
8.	René Rast	+ 0,322 s
9.	Lucas Auer	+ 0,371 s
10.	Mirko Bortolotti	+ 0,400 s
11.	Sheldon van der Linde	+ 0,453 s
12.	Philipp Eng	+ 0,505 s
13.	Nico Müller	+ 0,516 s
14.	Kelvin van der Linde	+ 0,527 s
15.	Mikaël Grenier	+ 0,571 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Imola (I): 18.06.2022; 5. von 16 Läufen;
33 Runden à 4,909 km = 161,997 km
28 Autos gestartet, 22 gewertet; Wetter: 33 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#33 René Rast, Audi R8 LMS GT3, 1.39,817 min = 177,0 km/h
Schnellste Runde:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.40,957 min = 175,0 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	René Rast (D)	Audi/Abt	57.01,108 min	25 +3*
2.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 3,809 s	18 +2*
3.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 7,936 s	15 +1*
4.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	+ 9,323 s	12 +1*
5.	Kelvin v. d. Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 10,605 s	10
6.	Clemens Schmid (A)	Lamborghini/GRT	+ 13,289 s	8
7.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 17,853 s	6
8.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 32,103 s	4
9.	Dennis Olsen (N)	Porsche/SSR	+ 32,733 s	2
10.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 33,394 s	1

*Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Imola (I): 19.06.2022; 6. von 16 Läufen;
33 Runden à 4,909 km = 161,997 km
28 Autos gestartet, 18 gewertet; Wetter: 34 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#7 Ricardo Feller, Audi R8 LMS GT3, 1.39,814 min = 177,1 km/h
Schnellste Runde:
#37 Nick Cassidy, Ferrari 488 GT3, 1.41,684 min = 173,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	1:01.05,974 min	25 +3*
2.	Dev Gore (USA)	Audi/Rosberg	+ 1,873 s	18
3.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 3,188 s	15 +1*
4.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 4,064 s	12
5.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 4,353 s	10
6.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 4,651 s	8
7.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 5,286 s	6
8.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 8,870 s	4
9.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 9,395 s	2
10.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 9,807 s	1

*Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

STAND FAHRER

1.	Sheldon van der Linde	80 Punkte
2.	Bortolotti	68
3.	Müller	62
4.	Auer	60
5.	Rast	49
6.	Feller	44
7.	Engel	40
8.	Stolz	37
9.	Wittmann	35
10.	K. van der Linde	30
11.	Fraga	22
12.	Eng	22
13.	Gore	18

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	101 Punkte
2.	Team Rosberg	80
3.	ABT Sportsline	74
4.	GRT	67
5.	Merc.-AMG Winward	60

STAND HERSTELLER

1.	Audi	203 Punkte
2.	Mercedes-AMG	151
3.	BMW	136
4.	Lamborghini	75
5.	Porsche	43
6.	Ferrari	23



DTM

Sheldon van der Linde und sein Team Schubert Motorsport führen weiterhin

DREI FRAGEN AN RICARDO FELLER



ALS NEWCOMER KONNTEN SIE SICH SCHNELL BEI ABT ETABLIEREN. SIND SIE NUN AUF EINEM LEVEL MIT DEN KOLLEGEN?
Dass ich den R8 gut kenne und ihn schon bei verschiedensten Bedingungen gefahren bin, hat mir beim Einstieg in die DTM sehr geholfen. Von der riesigen Erfahrung von René und Kelvin profitieren zu können, war für mich ebenfalls ideal. Dank dieser großen Unterstützung im Team habe ich heute das erste Ausrufezeichen gesetzt.

WIE BLICKEN SIE AUF DAS STARTDUELL ZURÜCK?
Felipe Fraga hat gut Druck gemacht. Ich habe direkt beim Start gemerkt, dass es hart wird, ihn hinter mir zu halten. Selbst ohne das Rausrutschen ins Kiesbett wäre es gegen ihn schwierig geworden, denn die Ferrari hatten die bessere Pace. Ich habe den Platzverlust schnell abgehakt. Es bringt nichts, sich im Auto lange darüber aufzuregen.

SIE HABEN EINE BESONDERE PRÄMIE FÜR IHREN ERSTEN DTM-SIEG AUSGEHANDELT. WIE KAM DIESE ZUSTANDE?
Ich fahre einen Audi RS6 als Dienstwagen und wollte unbedingt das Upgrade-Paket von Abt. Auf der Auslaufrunde habe ich einen Deal mit dem Teamboss Thomas Biermaier vereinbart. Ich musste meine Chance unbedingt nutzen.

Cupra eine Macht

Cupra auch beim Heimspiel vorneweg: Tambay gewann den Pool „Fast“ vor Gené

ETCR

Wie schon in Pau und am Hungaroring waren auch in Jarama die Cupra-Fahrer dominant. Mattias Ekström sicherte sich den zweiten Tagessieg der Saison und erobert damit auch die Tabellenführung zurück.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum zweiten Mal nach dem Auftakt gelang Ekström dabei das perfekte Ergebnis innerhalb seines Pools: Nach Bestzeit im Qualifying und Siegen sowohl im Viertel- als auch Halbfinale musste er „nur“ noch das Superfinale gewinnen. Dort hatte er in fast schon gewohnter Manier Hyundai-Speerspitze Mikel Azcona neben sich in der ersten Startreihe, nachdem die beiden Top-Piloten vor dem Event zum dritten Mal in den gleichen Pool (diesmal Pool „Furious“) gelost wurden.

Am Start wurde es dann auch richtig eng um die Spitze, wobei Ekström sich vorne halten konnte. Dahinter gab es den Kampf zwischen Maxime Martin (Alfa Romeo) und Azcona um den zweiten Platz, der sich nach mehreren Kurven zugunsten des Belgiers entschied. Dahinter hoffte Tom Blomqvist kurzzeitig darauf, ebenfalls in den Kampf eingreifen zu können. Doch nach einem Kontakt mit ETCR-Debütant Nicky Catsburg (Hyundai), der sich die Saison mit Kevin Ceccon aufteilt, fiel er auf P6 zurück.

Danach waren die Positionen schon identisch mit dem Zieleinlauf. Zwar gab es noch einige durch Zusatz-Leistung bedingte Verschiebungen, doch am Endergebnis änderte sich nichts mehr.

Gené und Tambay stark

Zuvor fand bereits das Superfinale im Pool „Fast“ statt. Hier hatte Adrien Tambay im gleichen Auto wie Ekström bereits vorgelegt und mit seinem Sieg 92 von 100 möglichen Punkten gesammelt. Das Finalrennen lief für den Franzosen dabei etwas entspannter ab als für den Schweden.

Zwar hatte auch Tambay in Person von Norbert Michelisz einen schnellen Hyundai neben sich in der ersten Startreihe, doch schon in Kurve 1 tankte sich Jordi Gené im zweiten Cupra am Ungarn vorbei auf P2. Danach fuhren die beiden vollelektrischen León dem Feld davon. Gené, der im Qualifying und Viertelfinale Tambay noch auf P2 verwiesen hatte und damit selbst zunächst „perfekt“ unterwegs war, musste sich sowohl im Halb- als auch Superfinale hinter dem als Tabellenführer angereisten Ex-DTM-Fahrer einreihen.

Michelisz auf P3 fuhr ein ebenso einsames Rennen, während dahinter das Duell zwischen Jean-Karl Vernay (Hyundai) und Bruno Spengler (Alfa Romeo) ablief. Diese beiden waren schon am Hungaroring aneinandergeraten, blieben diesmal aber kontaktfrei – mit dem besseren Ende für den Hyundai-Piloten. Luca Filippi im zweiten Alfa belegte P6.



ETCR

Nach dem zweiten Saisonsieg ist Mattias Ekström wieder Tabellenführer

Damit ergab sich in der Tageswertung ein Cupra-Dreifachsieg bei deren Heimspiel – übrigens sehr zur Freude des anwesenden Cupra-CEOs Wayne Griffiths. ■

SUPERFINALE „FAST“

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Tambay/Cupra	5 Runden
2.	Gené/Cupra	+ 0,401 s
3.	Michelisz/Hyundai	+ 2,138 s
4.	Vernay/Hyundai	+ 4,408 s
5.	Spengler/Alfa Romeo	+ 4,777 s
6.	Filippi/Alfa Romeo	+ 5,716 s

SUPERFINALE „FURIOUS“

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Ekström/Cupra	5 Runden
2.	Martin/Alfa Romeo	+ 0,639 s
3.	Azcona/Hyundai	+ 1,750 s
4.	Catsburg/Hyundai	+ 3,162 s
5.	Venturini/Alfa R.	+ 4,576 s
6.	Blomqvist/Cupra	+ 4,914 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Mattias Ekström (S)	280
2.	Adrien Tambay (F)	274
3.	Mikel Azcona (E)	203
4.	Maxime Martin (B)	200
5.	Bruno Spengler (CDN)	182
6.	Tom Blomqvist (GB)	180
7.	Jordi Gené (E)	140
8.	Norbert Michelisz (H)	137
9.	Giovanni Venturini (I)	115
10.	Jean-Karl Vernay (F)	111
11.	Kevin Ceccon (I)	72
12.	Luca Filippi (I)	58
13.	Nicky Catsburg (NL)	43

Vom Start bis fast ins Ziel führte Franco Girolami – am Ende profitierte Isidro Callejas (#26) von einem Fehler des Argentiniers

TCR EUROPE

Neue Gewinner

Gleich zwei Premierensieger brachten die Rennen in Spa hervor: Im ersten Lauf nutzte Isidro Callejas (Cupra) einen Fehler aus, im zweiten Durchgang jubelte der Tscheche Jáchym Galáš (Hyundai).

Von: **Michael Bräutigam**

Speziell der Erfolg des Spaniers war zwar nicht gerade überraschend, doch bis zur letzten Runde sah Tabellenführer Franco Girolami (Audi) eigentlich wie der sichere Sieger aus. Nachdem er sich im Qualifying zum ersten Mal überhaupt die Pole-Position gesichert hatte, behielt er die Führung sowohl nach dem Start als auch nach dem Restart, weil nach einer Kollision im Hinterfeld zunächst das Safety Car ausrücken musste. Doch als sich beim Comtoyou-Team gerade alle zum Jubeln fertig machten, warf Girolami den ersten Platz mit einem Verbremser in Les Combes weg. „Ich entschuldige mich beim Team. Wir hatten den Sieg in der Tasche, und ich habe einen Fehler gemacht“, war der Argentinier sichtlich zerknirscht.

Callejas lag mit etwas über einer Sekunde Rückstand noch in Schlagdistanz und schlüpfte durch. Wenige Tage vor seinem 18. Geburtstag ließ sich der Fahrer des Volcano-Teams damit zum jüngsten Sieger der Serie küren. „Ein wirklich großartiger Sieg. Unser Auto ist sehr stark, und wir hatten eine gute Pace“, so der Youngster. Josh Files holte sich dahinter mit dem besten Target-Hyundai den ersten Podestplatz seit seinem Comeback.

Sonntag: Janík-Doppelsieg

Die nächste Sieg-Premiere gab es bereits beim zweiten Rennen am Tag darauf. Galáš hatte sich mit Platz 10 im Qualifying die Reversed-Pole gesichert, daneben stand mit Audi-Fahrer Tom Coronel aber ein ebenso schneller wie angriffslustiger Routinier. Der Holländer musste sich aber eher nach hinten orientieren, nachdem er den Start nicht perfekt erwischte. So ging Galáš' Teamkollege bei Janík Motorsport, Mat'o Homola, am Audi vorbei und sicherte so die Doppelführung der tschechischen Hyundai-Mannschaft. Deutlich besser als Coronel kam Girolami weg, der sich bereits im Verlauf der ersten Runde vom zehnten Startplatz bis auf P4 vorschieben konnte.

Danach waren die Positionen schon bezogen. Coronel zeigte sich zwar noch ein paar Mal im Rückspiegel von Homola, konnte aber keinen erfolgreichen Angriff platzieren. Auch Files' Angriffe auf Girolami verpufften, sodass die Top 5 genau so ins Ziel fuhren, wie sie nach Runde 1 lagen. „Es fühlt sich toll an. Gerade hier in Spa, wo mein Idol Michael Schumacher sein erstes Formel-1-Rennen gewonnen hat“, freute sich Galáš über den Sieg.

Als bester der strauchelnden Honda-Piloten kam Jack Young auf P6 ins Ziel. Der hat im Gegensatz zu den Halder-Teamkollegen Mike und Michelle Halder das aus der WTCR bekannte Xtrac-Getriebe (statt Sadev) verbaut, konnte damit aber den auch schon in Le Castellet gesehenen Topspeed-Nachteil des Civic nicht wettmachen. „Es ist beängstigend, wie einfach die anderen an einem vorbeifahren“, so Young. Für die Halder-Geschwister gab es in Spa deshalb nur ein paar Trost-Pünktchen: Mike holte zweimal P13, Michelle Platz 16 und 14. ■



Volcano-Cupra-Pilot Isidro Callejas ist mit seinen 17 Jahren der jüngste Sieger in der Serien-Historie. Erst sechs Tage nach dem Triumph feiert er seinen 18. Geburtstag.

SPA, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Callejas/Cupra	10 Runden
2.	F. Girolami/Audi	+ 1,606 s
3.	Files/Hyundai	+ 3,866 s
4.	Baldan/Hyundai	+ 4,363 s
5.	Coronel/Audi	+ 9,964 s
6.	Gavrilov/Cupra	+ 11,950 s
7.	Jelmini/Hyundai	+ 12,462 s
8.	Young/Honda	+ 17,384 s
9.	Galáš/Hyundai	+ 18,777 s
10.	Leonov/Cupra	+ 20,407 s

SPA, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Galáš/Hyundai	8 Runden
2.	Homola/Hyundai	+ 1,918 s
3.	Coronel/Audi	+ 2,452 s
4.	F. Girolami/Audi	+ 3,893 s
5.	Files/Hyundai	+ 3,973 s
6.	Young/Honda	+ 5,679 s
7.	Callejas/Cupra	+ 6,610 s
8.	Gavrilov/Cupra	+ 7,325 s
9.	Jelmini/Hyundai	+ 9,762 s
10.	Oriola/Honda	+ 13,329 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	205
2.	Tom Coronel (NL)	174
3.	Klim Gavrilov (RUS)	153
4.	Isidro Callejas (E)	145
5.	Josh Files (GB)	133
6.	Jack Young (GB)	107
7.	Pepe Oriola (E)	107
8.	Nicola Baldan (I)	102
9.	Jáchym Galáš (CZ)	100
10.	Felice Jelmini (I)	98

Führung verteidigt



Start zu Lauf 1 am Salzburgring: Andersen führte im Rennen nur kurz, liegt in der Tabelle aber weiterhin vorn

ADAC

Szymon Ladniak (Honda) und Jessica Bäckman (Hyundai) gewannen die ersten Rennen der TCR Germany am Salzburgring. Martin Andersen (Honda) baut mit zwei zweiten Plätzen die Tabellenführung weiter aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Andersen hatte diesen zweiten Platz anscheinend fürs ganze Wochenende für sich gepachtet, denn vom ersten freien Training bis zum zweiten Rennen wurde er in jeder Session auf „P2" klassiert. Mit dieser Konstanz konnte er die Tabellenführung von einem auf acht Punkte vor Jessica Bäckman ausbauen.

Die Schwedin haderte nämlich am Freitag mit Motorenproblemen, weshalb ROJA Motorsport das Triebwerk zum Samstag austauschen musste. Zwar konnte Bäckman sich vier Zusatzpunkte für P4 im Qualifying sichern, doch das erste Rennen musste sie (wie schon am Oschersleben-Sonntag) trotzdem von hinten aufnehmen. Die Aufholjagd endete auf dem fünften Platz direkt hinter den Teamkollegen René Kircher und Robin Jahr. Die hatten über weite Teile des Rennens Andersen zugesetzt, um ihm möglichst Punkte wegzunehmen, fanden aber keinen Weg vorbei. Auch Jonas Karklys (Nord-Pass-Hyundai) kämpfte zunächst im Vorderfeld mit, fiel aber mit abgescherter Antriebswelle aus.

Vierter Sieg für Bäckman

An der Spitze fuhr Ladniak derweil ungefährdet zu seinem ersten Sieg. Am Start musste er zwar zunächst Engstler-Teamkollege Andersen gewähren lassen, doch wenig später lag der Pole-Setter wieder vorn und zog dem Feld davon. „Als ich mit so viel Vorsprung auf Platz 1 fuhr, gingen mir ein paar schlechte Dinge durch den Kopf, aber ich habe es geschafft", so der Pole, der damit Karklys vom dritten Tabellenplatz verdrängen konnte.

Nicht nur Bäckman, sondern auch Karklys waren somit am Sonntag auf Wiedergutmachung

> „Als ich mit so viel Vorsprung auf Platz 1 fuhr, gingen mir ein paar schlechte Dinge durch den Kopf, aber ich habe es geschafft."
>
> Szymon Ladniak, Engstler

aus. Die Schwedin legte mit ihrer ersten Pole-Position den Grundstein und fuhr mit ihrem Veloster auch zum Sieg. Damit machte sie am Sonntag insgesamt sieben Punkte auf Andersen gut. Doch obwohl es nun nach Siegen vier zu eins für die Schwedin steht, hat der nur einfache Saisonsieger Andersen weiterhin die Tabellenführung. Ein Grund: Bäckman hat einen sehr runden Fahrstil, was ihr Nachteile im Qualifying, aber Vorteile im Rennen bringt. Nach Quali-Punkten steht es 47 zu 34 für Andersen. Dazu kommt, dass Bäckman eben auch zweimal von hinten starten musste.

Die Karklys-Pechsträhne ging derweil weiter: Am Sonntag jubelte er zunächst über Platz 3, doch bei der technischen Nachuntersuchung folgte eine Disqualifikation, als nicht mehr genug Restsprit für die entsprechende Probe vorhanden war. Somit erbte Ladniak den finalen Platz auf dem Podest.

Allgemein gab es am Sonntag im heißen Nesselgraben ein Ausscheidungsfahren. Jahr, der lange mit Karklys um P3 kämpfte, wurde vom Litauer ins Gras gedrängt und verlor danach Speed. Kircher fiel sogar ganz aus. So konnte Engstler Motorsport auch wieder die Führung in der Teamwertung von ROJA übernehmen. ■

SALZBURG, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Ladniak/Honda	22 Runden
2.	Andersen/Honda	+ 11,407 s
3.	Kircher/Hyundai	+ 11,910 s
4.	Jahr/Hyundai	+ 12,405 s
5.	Bäckman/Hyundai	+ 14,162 s
6.	Hertner/Honda	+ 55,951 s
7.	Radermecker/Holden	+ 57,985 s
8.	Gruhn/Audi	+ 1.25,533 min
9.	Rosowski/Audi	+ 1.28,163 min
10.	Maurer/Holden	- 1 Rd.

SALZBURG, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Bäckman/Hyundai	22 Runden
2.	Andersen/Honda	+ 5,347 s
3.	Ladniak/Honda	+ 17,052 s
4.	Gruhn/Audi	+ 22,647 s
5.	Hertner/Honda	+ 39,854 s
6.	Radermecker/Holden	+ 42,520 s
7.	Jahr/Hyundai	+ 1.06,311 min
8.	Maurer/Holden	- 1 Rd.
9.	Rosowski/Audi	- 4 Rdn.
10.	Kircher/Hyundai	- 5 Rdn.

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Martin Andersen (DK)	164
2.	Jessica Bäckman (S)	156
3.	Szymon Ladniak (PL)	137
4.	Jonas Karklys (LT)	95
5.	René Kircher (D)	81
6.	Robin Jahr (D)	77
7.	Roland Hertner (D)	61
8.	Max F. Gruhn (D)	58
9.	Vincent Radermecker (B)	50
10.	Kai Rosowski (D)	43



P1, P4, P2: Anton de Pasquale holte in Darwin auf Tabellenführer Van Gisbergen auf

MOTORSPORT IMAGES

Supercars

Drei Darwin-Sieger

Anton de Pasquale, Cam Waters (beide Ford) und Chaz Mostert (Holden) teilten sich die Siege in Darwin untereinander auf. Shane van Gisbergen (Holden) verteidigt derweil seine Tabellenführung.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Wochenende in Hidden Valley stand eigentlich ganz im Zeichen der Ford-Teams Tickford und Dick Johnson Racing. Im dritten Lauf aber machte Holden-Fahrer Mostert den Mustangs strategisch einen Strich durch die Rechnung.

Doch der Reihe nach: Fürs Samstagsrennen hatte sich Will Davison die Pole-Position gesichert, verlor die Führung aber direkt nach dem Start an DJR-Teamkollege De Pasquale. Dahinter machte Shane van Gisbergen im Triple-Eight-Holden wie gewohnt Druck, musste sich aber letztlich mit P3 hinter den beiden Shell-Fords begnügen.

Beim ersten der beiden Sonntagsläufe ging es spektakulär zu, als James Courtney abflog und danach ins Feld zurücktrudelte, wo sein Ford von anderen Autos getroffen wurde. So musste das Rennen mit der roten Flagge unterbrochen werden. Nach dem Restart konnte Pole-Mann Waters die Führung vor Davison verteidigen, der wie am Vortag Zweiter wurde. Van Gisbergen holte vor Samstagssieger De Pasquale P3.

Mostert taktisch vorn

Was nach einem soliden Wochenende des Tabellenführers aussah, nahm im dritten Rennen von Darwin noch mal eine Wendung. Nach einer Safety-Car-Phase geriet er beim Restart mit Davison zusammen. Das ließ beide zurückfallen, doch es kam noch dicker für den Neuseeländer: Weil Van Gisbergen als Schuldiger der Kollision ausgemacht wurde, bekam er noch eine 15-Sekunden-Strafe, wodurch er bis auf P20 im Klassement fiel.

Die Führung hatte sich bereits vorher Mostert gesichert, nachdem er sehr früh zum Reifenstopp gefahren war und dort auch nur zwei neue Pneus aufziehen ließ. Die anscheinend teuer erkaufte Führung konnte er danach gegen De Pasquale und Waters verteidigen. Tabellenführer bleibt trotz des Fehltritts Van Gisbergen. ■

TCR

Kein Einheitsreifen

Zuletzt kamen immer wieder Gerüchte auf, dass es künftig einen Einheits-Reifenausrüster für alle TCR-Serien geben soll. Doch die Situation ist etwas anders.

So wird es nicht wie kolportiert eine Ausschreibung geben, bei der sich jeder Reifenhersteller um den Status des Einheitsausrüsters bewerben darf. Sehr wohl streben die TCR-Promoter von WSC aber eine Angleichung an. Denn dadurch, dass sich verschiedenste Reifenhersteller in den diversen Serien tummeln, ist es sehr schwierig, die global gültige BOP aufzusetzen und für alle fair zu gestalten. Denn logischerweise harmonieren nicht alle Autos mit allen Reifen gleich gut.

Deshalb will WSC allen Serien empfehlen, Kumho als Reifenausrüster zu nutzen. Die sind noch ganz neu in der TCR und rüsten u.a. die TCR Europe aus. Wenn weitere Serien folgen, soll das den BOP-Prozess vereinfachen. Eine Pflicht ist es aber nicht – jede Serie kann weiter einen eigenen Reifenpartner haben. ■ MBR

STCC/TCR Skandinavien

Audi triumphierte

Hugo Nerman (Audi) holte in Skellefteå zwei Siege. Titelverteidiger Robert Dahlgren (Cupra) gewann den dritten Lauf und holte sich die Tabellenführung.

Die Pole-Position fürs erste Rennen hatte sich Audi-Pilot Andreas Bäckman gesichert, doch am nassen Renntag triumphierten andere: Im ersten Durchgang knallte es gleich nach dem Start im Hinterfeld, und das Safety Car musste auf die Strecke.

Nach dem Rennen setzte sich Nerman vor Dahlgren durch, bekam aber zunächst eine 20-Sekunden-Strafe für einen vermeintlichen Frühstart. Sie wurde zurückgezogen, und so siegte Nerman doch.

Im noch nasseren zweiten Lauf gab es am erneuten Sieg von Nerman nichts zu mäkeln, während Pole-Mann Mattias Andersson (Lynk & Co) auf P2 fuhr. Im dritten und letzten Lauf konnte Dahlgren aus dem Reversed Grid seinen zweiten Saisonsieg holen, womit er Nerman die gerade erst übernommene Tabellenführung direkt wieder entreißen konnte. ■ MBR



TCR EUROPE

Nur eine Empfehlung: Kumho soll in allen TCR-Serien eingesetzt werden



STCC

Zwei Siege und Tabellenrang 2: Brink-Audi-Pilot Hugo Nerman





Heißer Quartararo

Bei Gluthitze krönte sich Fabio Quartararo mit einem Sieg zum neuen König des Sachsenrings. Während Francesco Bagnaia sich wohl endgültig aus dem WM-Kampf stürzte, sorgte Johann Zarco für einen weiteren französischen Doppelsieg.

Von: **Imre Paulovits**

Das MotoGP-Rennen auf dem Sachsenring war gerade vier Minuten und 27 Sekunden alt, da ging ein Raunen durch die voll besetzten Tribünen, und in der Ducati-Box machten sich entsetzte Gesichter breit. Francesco Bagnaia lag an zweiter Stelle hinter Fabio Quartararo und hatte den WM-Leader am Ende der ersten Runde bereits einmal angegriffen. Doch nun war er beim Gasanlegen am Ende von Turn 1 gestürzt – ein völlig untypischer Sturz mit einem MotoGP-Motorrad am Sachsenring. Der Ducati-Werkspilot wirkte nicht nur an der Unfallstelle völlig perplex, sondern auch noch eine Stunde nach dem Rennen. „Ich kann mir auch nach dem Herauslesen der Daten nicht erklären, wie dieser Sturz passiert ist", haderte der 25-jährige Italiener mit dem Schicksal. „Einen solchen Sturz hatte ich in meinem Leben nur einmal mit dem Dirt-Track-Motorrad auf der VR46-Ranch." Der Druck war nun aus dem Rennen. Denn nur wenige Sekunden später lag auch Suzuki-Werksfahrer Joan Mir in Turn 1 im Kies – allerdings Sachsenring-typisch beim Einbiegen. Und Aleix Espargaró konnte die Pace, die er im Training gefahren war, nicht mehr bringen. So zog Fabio Quartararo an der Spitze unaufhaltsam davon.

Der Hitzekoller

Es war unheimlich heiß am Sachsenring. Die Hitzewelle, die über Mitteleuropa zog, heizte auch das Erzgebirge kräftig auf, und schon am Freitag sah man so

> „Ich weiß auch nach dem Herauslesen der Daten nicht, wie mein Sturz passiert ist. So etwas habe ich nur mit dem Dirt-Track-Motorrad auf der Ranch erlebt."
>
> Francesco Bagnaia

manches besorgte Gesicht angesichts der 30 Runden, die die MotoGP-Piloten am Sonntag abspulen mussten. In den aufeinanderfolgenden langen Linkskurven des Sachsenrings, die unter Zug gefahren werden, heizen sich Reifenflanken ohnehin schon sehr stark auf, bei Asphalttemperaturen über 50 Grad war klar, dass das Rennen nur taktisch zu meistern war. Marc Márquez, der bei den letzten acht Ausgaben in der MotoGP hier gewonnen hatte, war nach seiner OP nicht dabei, und so stellte sich die Frage, wer der neue King des Sachsenrings werden würde.

Michelin brachte einen neuen weichen Hinterreifen, es wurde schnell klar, dass dieser die Distanz nicht hält, dafür baute er so viel Grip auf, dass die Zeiten nur so purzelten. Der absolute Rundenrekord, aufgestellt von Marc Márquez im Qualifying 2019, wurde bereits in FP2 von Francesco Bagnaia gebrochen, in FP3 waren gleich sieben Fahrer unter ihm geblieben, und fünf hatten die Schallmauer von 80 Sekunden für eine Sachsenring-Runde durchbrochen. Auch der absolute Topspeed-Rekord aus dem Vorjahr wurde gleich von acht Piloten verbessert. Und noch etwas anderes war beängstigend: Sieben der acht Ducati schafften es in die Q2. Die Italiener konnten den Grip des weichen Hinterreifens am besten umsetzen. Doch Fabio Quartararo, Joan Mir und nicht nur Aleix Espargaró, sondern auch sein Aprilia-Teamkollege Maverick Viñales hatten eine sehr ähnliche Pace, wobei nicht ganz klar war, welcher Hin-



Allein voraus: Auch mit von der Hitze zerschlissenen Reifen war Fabio Quartararo eine Klasse für sich

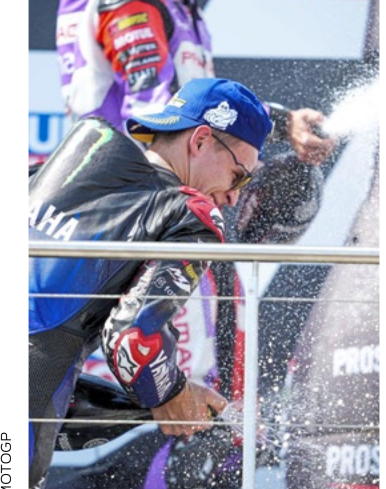
YAMAHA



MOTOGP



Nach diesem Sturz ist Francesco Bagnaia wohl aus dem WM-Kampf raus



YAMAHA

Vive la France: Quartararo und Zarco



APRILIA

Kampf um den letzten Podestplatz: Aleix Espargaró (#41) musste sich schließlich Jack Miller (#43) geschlagen geben

terreifen die bessere Wahl sein würde. Bei dem mittleren klagten die Piloten über ein starkes Nachlassen, bei dem harten über zu wenig Grip an der Flanke.

Noch ein paar Sorgen mehr

Doch im Rennen schien es dann, als würden einzig die beiden Franzosen Fabio Quartararo und Johann Zarco von Problemen verschont. Aleix Espargaró riss bald von ihnen ab, dafür machte sein Teamkollege Maverick Viñales unheimlich Tempo und holte den Aprilia-„Captain" erstmals in einem Rennen ein. Noch stärker kam aber Jack Miller auf, der in FP4 nach einem Sturz von Aleix Espargaró in der Zielkurve bei Gelb ebenfalls gestürzt war und deshalb eine Long-Lap-Penalty absolvieren musste. Die zwei Aprilias und die Werks-Ducati fuhren wie ein D-Zug hintereinander her, doch plötzlich hatte Viñales einen Rutscher und Miller war vorbei. Dann hob der Spanier die Hand, ließ auch die folgende Gruppe an ihm vorbeifahren und rollte daraufhin an die Box. Seine Fahrwerksabsenkung hinten war unten geblieben und konnte auch an der Box nicht repariert werden. „Sehr ärgerlich, aber es freut mich umso mehr, dass ich jetzt sowohl im Qualifying als auch im Rennen meine Pace umsetzen kann", zog Viñales Bilanz.

Dann wurde Aleix Espargaró in der Zielkurve etwas hinausgetragen, Jack Miller schlüpfte durch und konnte sich gleich absetzen. Espargaró zeigte nach dem Rennen auf seinen Vorderreifen und verschwand dann in der Box. Eine Stunde später hatte er noch immer einen Groll in seinem Gesicht. „Ich wusste schon in der Aufwärmrunde, dass es nichts geben wird", so der derzeitige WM-Zweite. „Mein Vorderreifen hatte Vibrationen. Ich konnte deshalb nur eckig reinbremsen und dann wieder herausbeschleunigen, der ganze Vorteil unseres Kurvenspeeds war dahin. Ich habe es Michelin gesagt. Ein zweiter Platz wäre hier sonst mit Leichtigkeit drin gewesen."

Nun können alle ihre Wunden lecken, und schon am Wochenende geht es in Assen weiter. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WAS BEDEUTET IHNEN DIESER SIEG AUF DEM SACHSENRING?
Es war schon ein spezieller Sieg. Aber er ähnelte dem in Barcelona. Mein Freitag war nicht so gut, der Samstag schon besser, und am Sonntagmorgen hatte ich mit einem gebrauchten mittelharten Hinterreifen das Gefühl, dass das die richtige Wahl ist. Ich konnte mit einem 27 Runden alten Reifen tiefe 1.22er-Zeiten fahren. Doch im Rennen war es wärmer, und ich hatte schnell gemerkt, dass ich mehr Reifen verbrauche als erwartet. Die letzten fünf, sechs Runden waren vom Hinterreifen her ein Desaster, aber vorn hatte ich noch immer ein gutes Gefühl, und so konnte ich den Sieg nach Hause bringen.

WIE KONNTEN SIE WIEDER SO GUT STARTEN?
Wir müssen immer vorne sein, sonst sind wir in einer schwierigen Situation. Wenn wir überholen müssen, generieren wir vorn zu viel Temperatur. Mit einem guten Start ist es einfacher. Bagnaia hatte mich zwar nach der ersten Runde überholt, aber auch wenn er nicht hinausgetragen worden wäre – ich bin gleich nach innen gegangen, um wieder anzugreifen.

WAS ERWARTEN SIE NÄCHSTES WOCHENENDE IN ASSEN?
Assen ist eine Strecke, auf der wir immer gut waren. Das Wochenende wird sicherlich ganz anders sein als auf dem Sachsenring. Ich hoffe, dass es sonnig sein wird, denn wir wissen, wie es dort regnen kann. Dann werden wir sehen, wie sich alles entwickeln wird.

Rookies im Fortschritt

Wenn KTM-Werkspilot Miguel Oliveira seinen Podestplatz vom letzten Jahr auch nicht wiederholen konnte, war nun bei den Rookies des Tech3-Teams ein Fortschritt da.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY OHOTO

Brad Binder auf dem Sachsenring: P7 im Rennen und bereits Tabellen-Fünfter

Wenn nach dem Barcelona-Test auch nicht gleich der große Durchbruch der KTM-Piloten kam, waren die beiden Rookies Remy Gardner und Raúl Fernández nun deutlich sicherer unterwegs als zuvor. Sie gaben auch zu, Kleinigkeiten gefunden zu haben, die sie vorwärtsgebracht haben. Doch die Pace der beiden routinierteren Werksfahrer konnte nicht an die aus dem Vorjahr anknüpfen. Nach dem ersten Tag war Miguel Oliveira 17., Brad Binder nur 21., und mit den Startplätzen 14 für Oliveira und 15 für Binder war klar, dass am Sonntag viel auf sie zukommen würde, zumal es auf der engen Strecke nicht leicht ist zu überholen. „Aber unsere Rennpace ist gut“, meinten Binder und Oliveira unisono. Oliveira hätte sich auch Q2 zugetraut. „Aber ich bin mit meinem zweiten Reifen in meiner schnellen Runde in den Verkehr gekommen.“

Im Rennen war es wieder Binder, der sich bis auf Platz 7 vorkämpfen konnte und dank seiner Konstanz nun auf den fünften WM-Rang vorgerückt ist. „Ich habe im Warm-up festgestellt, dass ich eine gute Pace habe und habe mir meine Markierungspunkte genau eingeprägt. Ich wollte bei den schwierigen Bedingungen unbedingt das Rennen zu Ende fahren, das habe ich geschafft, und der siebte Platz ist besser, als ich erwartet habe. Ich hatte aber auch nicht mehr in dem Hinterreifen.“ Oliveira landete als Neunter ebenfalls in den Top 10. „Es war ein sehr langes, heißes und schwieriges Rennen”, fasste der Portugiese zusammen. „Mit einem besseren Start hätte ich noch weiter vorne landen können, den Speed und die Konstanz hatte ich.“

Raúl Fernández feierte mit dem 12. Platz das beste Ergebnis seiner MotoGP-Karriere. „Ich fühlte mich wieder wie auf der Moto2 im letzten Jahr“, freute er sich. „Es war nur eine kleine Veränderung, die wir in Barcelona gemacht haben, aber sie hatte eine große Wirkung. Ich kann jetzt viel freier fahren, hoffentlich auch nächste Woche in Assen.“ ■

GASTKOMMENTAR

BEI DEM ZUSCHAUER-REKORD für die Neuzeit des Sachsenrings kann man sagen, dass der Sachsenring-Grand-Prix festgemauert ist, solange Grand Prix gefahren wird. Ich muss nicht nur die Zuschauer bewundern, die bis zum Umfallen auf den Tribünen ausgeharrt haben, sondern auch die Fahrer, die bei diesen Temperaturen Höchstleistungen gebracht haben. Dabei ist mir aufgefallen, dass es in der Moto3 nicht mehr so viele Stürze gibt wie früher, die Fahrer scheinen gereift zu sein. Und die ersten drei in der WM haben ihre Stärken fest etabliert. Dass es mit Marcel Schrötter einen deutschen Lichtblick in der Moto2 gegeben hat, war auch klasse. Wenn Stefan Bradl in der MotoGP auch unter den Problemen der Honda gelitten hat, ist das, was wir von Fabio Quartararo sehen, einmalig. Er ist so schnell wie Márquez, stürzt aber nicht. Er wird einer der ganz Großen.



Dieter Braun zweifacher Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUER REKORD

Nicht nur auf der Strecke fielen die Rekorde, sondern auch auf den Tribünen. 232 200 Zuschauer fürs Sachsenring-Wochenende sind ein neuer Rekord, der nur zu DDR-Zeiten auf der alten Strecke überboten wird. Die zwei Corona-Jahre haben eine große Sehnsucht hervorgerufen, und das Areal um den Sachsenring herum bebte nur so von Leben. In der Karthalle und auf dem Ankerberg herrschte überall wieder die legendäre Stimmung, und selbst noch lange nach den Rennen am Sonntagnachmittag waren noch viele Fans an den Bewirtungsständen anzutreffen. Doch bei der Bruthitze auf den Tribünen auszuharren, forderte auch Opfer. So einige kollabierten und mussten medizinisch betreut werden.

LEGENDE TAVERI

Wenn er leider auch nicht mehr unter uns ist, bleibt der dreifache Weltmeister Luigi Taveri unvergessen. Vielleicht einige Jahre zu spät hat nun die Dorna beschlossen, auch ihn in den Kreis der Grand-Prix-Legenden aufzunehmen. Am Red Bull Ring sollen seine Frau Tilde und seine Tochter Blanca seine Auszeichnung entgegennehmen.

METALLENE LEGENDEN

In einer Sonderausstellung wurden den Fans 54 historische Rennmotorräder und zwei Gespanne gezeigt, die bei internationalen Rennen und Weltmeisterschaftsläufen teilgenommen haben. Sie stammen von Besitzern vorwiegend aus dem sächsischen Raum. Organisiert wurde die Ausstellung im Auftrag des ADAC von Rainer Pommer, dem Verantwortlichem für historischen Rennsport. Höhepunkt der Ausstellung war eine Autogrammstunde mit einstigen Rennsportgrößen.

HEIDL

Augenweide: 54 historische Rennmaschinen in einer Sonderausstellung

GRÖSSEN VOR ORT

Das Plakat des Sachsenring-Classic zieren Giacomo Agostini, Toni Mang, Freddie Spencer und Kevin Schwantz. Drei von ihnen waren beim Grand Prix dabei: Ago war Gast von Yamaha, Toni Mang schrieb auf dem Kawasaki-Stand Autogramme, und Freddie Spencer saß in der Rennleitung.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Sachsenring (D) – 19. Juni 2022 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,130 km über 30 Runden à 3,671 km. 23 Fahrer gestartet, 16 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 35 Grad, Asphalt 51 Grad. Schnitt des Siegers: 160,3 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	30	41.12,816 min	294,2 km/h	1.21,584 min	H/M	25
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	30	+4,939 sec	296,7 km/h	1.21,718 min	H/H	20
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	30	+8,372 sec	300,8 km/h	1.21,865 min	H/H	16
4.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	30	+9,113 sec	297,5 km/h	1.21,938 min	H/H	13
5.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	30	+11,679 sec	296,7 km/h	1.22,039 min	H/H	11
6.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	30	+13,164 sec	295,8 km/h	1.22,004 min	H/H	10
7.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	30	+15,405 sec	296,7 km/h	1.21,996 min	H/H	9
8.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	30	+15,851 sec	297,5 km/h	1.22,005 min	H/H	8
9.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	30	+19,740 sec	295,8 km/h	1.22,183 min	H/H	7
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	30	+21,611 sec	299,1 km/h	1.22,363 min	M/H	6
11.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	30	+23,175 sec	297,5 km/h	1.22,469 min	H/H	5
12.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	30	+26,548 sec	294,2 km/h	1.22,376 min	H/H	4
13.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	30	+29,014 sec	292,6 km/h	1.22,394 min	H/H	3
14.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	30	+30,680 sec	295,8 km/h	1.22,518 min	H/H	2
15.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	30	+30,812 sec	293,4 km/h	1.22,469 min	H/H	1
16.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	30	+52,040 sec	295,0 km/h	1.23,190 min	H/H	-
	Nicht gewertet:							
	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	22	+8 Runden	296,7 km/h	1.22,380 min	H/M	-
	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	19	+11 Runden	299,1 km/h	1.21,770 min	H/M	-
	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	6	+24 Runden	289,5 km/h	1.22,335 min	H/H	-
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	6	+24 Runden	292,6 km/h	1.23,458 min	H/H	-
	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	5	+25 Runden	282,7 km/h	1.23,230 min	H/H	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	3	+27 Runden	300,8 km/h	1.21,949 min	H/H	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	3	+27 Runden	292,6 km/h	1.22,652 min	H/H	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.19,931 min
2.	Quartararo	1.20,007 min
3.	Zarco	1.20,030 min
4.	A. Espargaró	1.20,120 min
5.	Di Giannantonio	1.20,128 min
6.	Miller	1.20,150 min
7.	Marini	1.20,168 min
8.	Martín	1.20,219 min
9.	Viñales	1.20,468 min
10.	Nakagami	1.20,562 min
11.	Bezzecchi	1.20,593 min
12.	Mir	1.20,732 min
13.	P. Espargaro	1.20,604 min
14.	Oliveira	1.20,656 min
15.	B. Binder	1.20,757 min
16.	A. Márquez	1.20,888 min
17.	Bastianini	1.20,905 min
18.	Bradl	1.20,908 min
19.	Dovizioso	1.20,965 min
20.	Morbidelli	1.21,020 min
21.	Gardner	1.21,089 min
22.	Fernández	1.21,322 min
23.	D. Binder	1.21,322 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	172
2.	A. Espargaró	138
3.	Zarco	111
4.	Bastianini	100
5.	B. Binder	82
6.	Bagnaia	81
7.	Miller	81
8.	Rins	69
9.	Mir	69
10.	Oliveira	64

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	221
2.	Yamaha	172
3.	Aprilia	139
4.	KTM	110
5.	Suzuki	93
6.	Honda	81

WM-STAND TEAMS

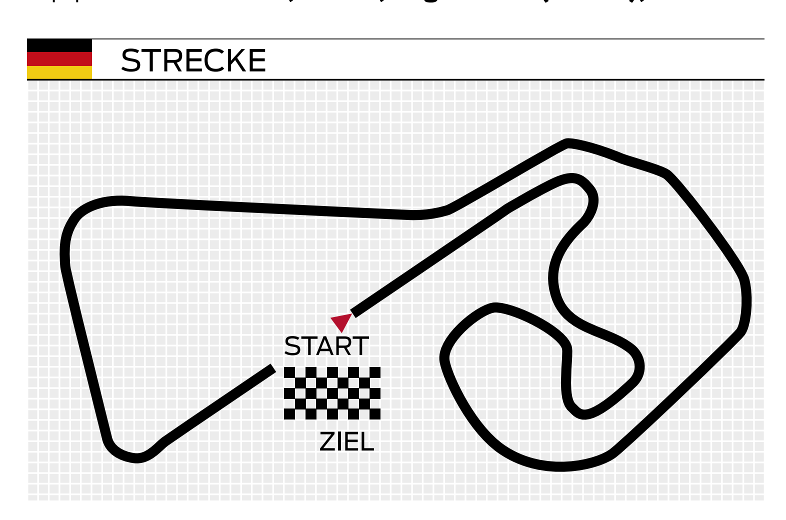
	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	197
2.	Aprilia Racing	184
3.	Pramac Racing	172
4.	Ducati Lenovo Team	162
5.	Red Bull KTM Factory Racing	146
6.	Team Suzuki Ekstar	138
7.	Gresini Racing MotoGP	116
8.	Repsol Honda Team	100
9.	Mooney VR46 Racing Team	87
10.	LCR Honda	64

„Fabio wird sich nicht zurücklehnen, sondern weiter auf Sieg fahren, wie die großen Champions Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und Marc Márquez.“

Francesco Bagnaia

SACHSENRING (D) 3,671 KM

Rundenrekord: **1.21,228, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.19,765, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **304,2 km/h, Jorge Martín (Ducati), 2022**





Fabio Quartararo: Glückwünsche von Yamaha-Legende Giacomo Agostini

Augusto Fernández fährt allen a



Ein Hoch: Augusto Fernández fand im Rennen eine Pace, die niemand mitgehen konnte, und ist nun im Titelkampf

MOTOGP

Niemand konnte auf dem Sachsenring den Speed von Ajo-Pilot Augusto Fernández mitgehen. Doch auch Marcel Schrötter war in Bestform und verpasste das Podest nur ganz knapp.

Von: **Imre Paulovits**

Ein Raunen ging durch die vollbesetzten Tribünen. Marcel Schrötter drückte sich in der vorletzten Runde mit einem beherzten Ausbremsmanöver am Ende der Zielgeraden an Sam Lowes vorbei, und er kam dem an zweiter Stelle liegenden Pedro Acosta immer näher. Dann versuchte er in der Sachsen-Kurve Schwung zu nehmen, um sich für die Queckenberg-Kurve für einen Angriff auf den Moto3-Weltmeister zu positionieren. Doch dabei rutschte ihm leicht das Hinterrad weg, Lowes konnte seinen Schwung nutzen und war wieder

MotoGP

Stefan Bradl besiegt den Hitzestau

Stefan Bradl hatte auf dem Sachsenring nicht nur gegen die Gegner zu kämpfen, sondern auch gegen die Technik. Er kam als einziger Honda-Pilot ins Ziel.

Von: **Imre Paulovits**

Seit 2011 hat Honda auf dem Sachsenring jedes MotoGP-Rennen gewonnen. Zweimal mit Dani Pedrosa, und seit 2013 ohne Unterbrechung durch Marc Márquez. Dass es ohne ihr Zugpferd schwer werden würde, war klar, doch welches Desaster der weltgrößte Motorradhersteller erleben würde, konnten sie nicht ahnen. Pol Espargaró stürzte bereits in FP1 in der ersten Kurve mit einem Highsider und knackste sich die Rippen an. Im Rennen wurden seine Schmerzen so schlimm, dass er acht Runden vor Schluss aufgeben musste. Doch dies war nicht sein einziges Problem: Das Motorrad strahlte auf der Kupplungsseite so viel Hitze ab, dass sein rechtes Bein regelrecht verbrannt war! Zu diesem Zeitpunkt waren die beiden LCR-Piloten bereits aus dem Rennen. Nakagami war gestürzt, und bei Álex Márquez blieb die Fahrwerksabsenkung unten. So beendete Márquez-Ersatz Stefan Bradl das Rennen als einziger Honda-Pilot – aber auf dem letzten Platz.“



Stefan Bradl: „Bin das Rennen nur für die deutschen Fans zu Ende gefahren“

HRC

Bradl redete auch gar nicht drum herum. „Ich konnte nach zwei Runden die Bremse nicht mehr ziehen, weil der Hebel so heiß war, nach zehn Runden hat mein rechter Fuß gebrannt“, erklärte der Honda-Testpilot. „Unser Motorrad ist bei den Wetterbedingungen unfahrbar. Ich bin das Rennen zu Ende gefahren, aber ich hatte keine klaren Gedanken mehr beim Fahren gehabt. So zu fahren ist menschlich nicht vertretbar. Ich bin das Rennen nur für die deutschen Fans zu Ende gefahren. Meine Fußsohle ist komplett verbrannt, und wenn ich auch keine Brandblasen an den Fingern habe, so hat man keine Kontrolle mehr an der Bremse. So kann man das Motorrad als Fahrer nicht akzeptieren. Wir straucheln bei Hitze immer, das war schon beim Test in Malaysia und am Wochenende in Indonesien zu erkennen. Wir müssen jetzt Lösungen finden.“ ■

uf und davon

an Schrötter vorbei. So sehr es der Intact-Pilot auch versuchte, er fand keinen Weg an Lowes vorbei und verpasste das Podest bei seinem Heim-GP um nur eine Zehntelsekunde. „Es war eines meiner schwierigsten Rennen“, gab Schrötter zu. „Besonders für den Kopf, denn ich war ständig in Sturzgefahr. Ich hatte mehrere kleine Rutscher, wo ich den Anschluss verloren habe, und ich habe immer wieder versucht, wieder heranzufahren. Acosta ist zum Schluss etwas eingebrochen, da bin ich wieder gekommen, aber ich habe leider beim Schalten in der Sachsen-Kurve einen Fehler gemacht. Die Stelle war kritisch für das Vorderrad, ich wollte keinen Fehler machen, da ist Lowes wieder vorbei und ich hatte keine Chance mehr, vorbeizukommen.“ Der Intact-Pilot ließ sich danach in Turn 1 ins Kiesbett fallen und wurde von der Tribüne dahinter frenetisch gefeiert. „Einen Moment wurde mir da schwindelig, ich musste wieder zu mir kommen. Ich muss ehrlich sagen, dass ich über das entgangene Podium mehr enttäuscht bin, als dass ich mich über den vierten Platz freue.“ Teamchef Jürgen Lingg war trotzdem zufrieden. „Ich kann Marcel nichts vorwerfen. Es freut mich umso mehr, wie er das ganze Rennen gekämpft hat. Hoffentlich gibt ihm das einen Schwung für das nächste Rennen in Assen.“

Wenn der Kampf um den zweiten Platz auch der war, der die Zuschauer von den Sitzen riss, Augusto Fernández hatte bei diesem Hitzerennen eine Pace, die niemand mitgehen konnte. Der Ajo-Pilot gewann mit fast acht Sekunden Vorsprung. „Der Schlüssel für meinen Sieg steckte schon im Qualifying, denn obwohl ich keinen sonderlich guten Start hatte, hat es geholfen, aus der ersten Startreihe zu starten. Bis zum Rennen hatten wir dann auch eine Pace hinbekommen, die mir den Sieg erleichterte.“ Da Celestino Vietti stürzte, ist Fernández nun auch im Titelkampf mit dabei. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Suzuki-Pilot Álex Rins, der sich beim Startunfall mit Takaaki Nakagami in Barcelona das linke Handgelenk gebrochen hatte, versuchte zu fahren, gab am Samstag nach FP3 aber auf. „Ich habe es versucht, aber die Schmerzen wurden immer schlimmer und uns wurde klar, dass ich so keine 30 Runden überstehen kann“, gestand der Suzuki-Werkspilot. „Wir haben das Handgelenk nochmals röntgen lassen, es hat sich durchs Fahren zum Glück nichts verschoben, aber es bringt mehr, dass ich mich bis Assen ausruhe und es dort wieder versuche.“

MOTOGP
Während er das Sachsenring-Wochenende am Fernseher verfolgte, postete Marc Márquez Neuigkeiten von seinem Gesundheitszustand. „Die erste Nachuntersuchung nach der Operation zeigte einen guten Heilungsverlauf“, gab der achtfache Weltmeister kund. Den Arm darf er noch nicht belasten, er hat aber das Training für seinen restlichen Körper wieder aufgenommen.

MOTOGP
Takaaki Nakagami hatte sich am Sachsenring gleich bei Francesco Bagnaia und Álex Rins entschuldigt, dass er sie in der ersten Kurve in Barcelona zu Sturz gebracht hat. Nakagami wunderte sich selbst, dass er für den Startunfall keine Strafe bekam. Am Sachsenring kamen die Stewards wieder ins Gespräch, nachdem sie Jack Miller eine Long-Lap-Penalty verpassten, als dieser bei gelber Flagge gestürzt war, aber über die Daten nachweisen konnte, dass er langsamer unterwegs war und wohl wegen abgekühlter Reifen gestürzt ist. „Den Job der Stewards beneidet niemand, denn ihre Entscheidung wird immer jemandem nicht gefallen“, meinte Miller.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 19. Juni 2022 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,788 km über 28 Runden à 3,671 km. 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 34 Grad, Asphalt 47 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Augusto Fernández (E)	Kalex	28	39.44,019 min	1.24,331 min	25
2.	Pedro Acosta (E)	Kalex	28	+7,704 s	1.24,501 min	20
3.	Sam Lowes (GB)	Kalex	28	+7,844 s	1.24,676 min	16
4.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	28	+7,959 s	1.24,534 min	13
5.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	28	+11,169 s	1.24,649 min	11
6.	Albert Arenas (E)	Kalex	28	+11,635 s	1.24,584 min	10
7.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	28	+12,805 s	1.24,819 min	9
8.	Ai Ogura (J)	Kalex	28	+13,639 s	1.24,891 min	8
9.	Áron Canet (E)	Kalex	28	+13,764 s	1.24,555 min	7
10.	Tony Arbolino (I)	Kalex	28	+13,800 s	1.24,720 min	6
11.	Jake Dixon (GB)	Kalex	28	+18,553 s	1.24,715 min	5
12.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	28	+18,661 s	1.24,955 min	4
13.	Joe Roberts (USA)	Kalex	28	+21,789 s	1.24,689 min	3
14.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	28	+23,127 s	1.25,085 min	2
15.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	28	+26,420 s	1.25,103 min	1
16.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	28	+28,606 s	1.25,299 min	-
17.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	28	+39,217 s	1.25,835 min	-
18.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	28	+46,429 s	1.25,841 min	-
19.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	28	+46,785 s	1.25,774 min	-
20.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	28	+47,302 s	1.25,748 min	-
21.	Alex Toledo (E)	Kalex	28	+56,066 s	1.26,135 min	-
	Nicht gewertet:					
	Celestino Vietti (I)	Kalex	21	+7 Runden	1.25,036 min	-
	Keminth Kubo (T)	Kalex	20	+8 Runden	1.26,021 min	-
	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	19	+9 Runden	1.25,937 min	-
	Filip Salac (CZ)	Kalex	18	+10 Runden	1.25,044 min	-
	Barry Baltus (B)	Kalex	17	+11 Runden	1.25,292 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	10	+18 Runden	1.26,045 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	10	+18 Runden	1.24,992 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	7	+21 Runden	1.25,808 min	-
	Jorge Navarro (E)	Kalex	3	+25 Runden	1.25,589 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	133
2.	Ogura	125
3.	Fernández	121
4.	Canet	116
5.	Arbolino	95
6.	Roberts	89
7.	Schrötter	88
8.	Acosta	75
9.	Chantra	66
10.	Dixon	60
11.	Navarro	58

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	250
2.	Boscoscuro	47
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	196
2.	Idemitsu Honda Team Asia	191
3.	Flexbox HP40	174
6.	Liqui Moly IntactGP	119

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.23,493 min
2.	Arenas	1.23,765 min
3.	Fernández	1.23,825 min
4.	Dixon	1.23,897 min
5.	Schrötter	1.23,913 min
6.	Canet	1.23,973 min
7.	Arbolino	1.24,091 min
8.	Vietti	1.24,130 min
9.	Roberts	1.24,134 min
10.	Beaubier	1.24,222 min
11.	Acosta	1.24,268 min
12.	Lopez	1.24,314 min
13.	Aldeguer	1.24,315 min
14.	Ogura	1.24,318 min
15.	Dalla Porta	1.24,334 min
16.	Salac	1.24,344 min
17.	Bendsneyder	1.24,379 min
18.	Gonzalez	1.24,643 min
19.	Baltus	1.24,189 min
20.	Navarro	1.24,271 min
21.	Chantra	1.24,492 min
22.	Ramirez	1.24,526 min
23.	Dylan Kelly	1.24,829 min
24.	Van den Goorbergh	1.24,938 min
25.	Corsi	1.25,069 min
26.	Zaccone	1.25,179 min
27.	Antonelli	1.25,205 min
28.	Kubo	1.25,490 min

Moto3

Izan Guevara siegt wieder se



Mann der Stunde: Izan Guevara war auch auf dem Sachsenring eine Nummer für sich und liegt nur noch sieben Punkte zurück

MOTOGP

Zweiter Sieg in Folge nach Barcelona, diesmal mit noch mehr Abstand. GasGas-Pilot Izan Guevara entwickelt sich zum klaren WM-Favoriten. Dennis Foggia kam endlich wieder aufs Podest.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Was in Barcelona bei einer Windschattenstrecke ein wahres Kunststück war, schien Izan Guevara auf dem Sachsenring aus dem Ärmel zu schütteln: Nach einem gelungenen Start bog er als Erster in die erste Kurve ein und legte im Handumdrehen einen Abstand zwischen sich und seine Verfolger. Er hatte eine Pace, der die anderen einfach nichts entgegenzusetzen hatten. Und wer gehofft hatte, dass sich der GasGas-Pilot eventuell seine Reifen ruinieren könnte, wurde ent-

Moto3

Sasaki ganz vorn

Noch verletzt schaffte Ayumu Sasaki nicht nur die ärztliche Prüfung, sondern fuhr auch fast aufs Podest.

Peter Öttl ist Kummer gewohnt, aber bei dem Gemetzel nach dem Start entglitten dem Husqvarna-Teamchef die Gesichtszüge. Nachdem Carlos Tatay eine Domino-Reaktion ausgelöst hat, war John McPhee wieder einmal zur falschen Zeit am falschen Ort. Immerhin konnte der Schotte sein Motorrad aus dem Kiesbett heben, aber mehr als P19 war nicht drin.

Dafür brillierte Ayumu Sasaki umso mehr. Der Japaner hatte sich bei seinem Sturz in Mugello ein Schlüsselbein so nah am Gelenk gebrochen, dass eine OP nicht möglich war, dazu hatte er sich Rückenverletzungen zugezogen. So rechnete niemand vor der Sommerpause mit ihm. Doch der zähe Japaner passierte die medizinische Prüfung, kämpfte bis zur vorletzten Runde ums Podest mit und wurde schließlich Vierter. Respekt! ■ IP



MAX RACING TEAM

Im Spitzenpulk: Ayumu Sasaki (#71) vor Daniel Holgado (#96)

Moto3

Kein Happy End

Carlos Tatay löste gleich nach dem Start einen Massencrash aus, immerhin holte Xavier Artigas als 13. noch Punkte.

Am Sonntagmorgen fuhren die beiden CFMoto-Piloten mit einer Sonderverkleidung, verziert mit den Unterschriften aller Prüstel-Mitarbeiter. Die Aktion stand in Verbindung mit dem Charity-Run vom Mittwoch als Pre-Event auf dem Sachsenring, wo diese für den guten Zweck einmal um die Traditionsstrecke gerannt waren. Carlos Tatays Aussichten im Rennen lösten sich bereits nach wenigen Metern in Luft auf. Er verbremste sich auf der Innenlinie vor Turn 1, konnte eine Berührung nicht vermeiden und stürzte ins Kiesbett. Er konnte zwar wieder aufsteigen, schied aber sieben Runden vor Schluss aus. Xavier Artigas war Teil der dritten Gruppe und schob sich bis auf den 13. Platz vor – und liegt nun dank dieser drei Punkte auf dem 11. WM-Rang. ■ IP


LEKL

Schöne Bescherung: Carlos Tatay (#99) in Turn 1 im Kiesbett

hr überlegen

täuscht: Der Moto3-Junior-Weltmeister von 2020 hielt das Tempo bis ins Ziel durch. So langsam aber sicher reift mit dem 17-jährigen Mallorquiner ein weiteres Supertalent heran, das von niemandem aufgehalten werden kann, während es seinen Weg nach oben bahnt. Nach seiner Pole-Position wurde er in der Pressekonferenz gefragt, warum Fabio Quartararo immer Witze über ihn macht, und da antwortete er fast beschämt, dass es wohl an seinem schlechten Englisch liege. Einen Tag später war von Scham dann keine Spur mehr, umso mehr von überschäumender Freude. „Ich bin sehr glücklich über diesen Sieg, denn er war sehr wichtig für meinen Kampf um die Meisterschaft“, erklärte er strahlend. „Ich habe zu Beginn gleich gepusht, und ich konnte mich von Sergio García und Dennis Foggia absetzen. Zu Rennmitte habe ich es dann etwas entspannter genommen, und ich hatte einen solchen Abstand, dass ich ihn gut managen konnte.“ Was er hier vollbracht hat, zeigt ein Vergleich mit dem letztjährigen Überflieger Pedro Acosta: Guevara brachte die Distanz heuer um sagenhafte 24 Sekunden schneller hinter sich als der amtierende Moto3-Weltmeister!

In dem Pulk hinter ihm blieben für die letzte Runde nur noch WM-Leader Sergio García und Dennis Foggia übrig, und diesmal brachte Foggia die Leopard-Honda nicht nur ins Ziel, sondern behielt auch die Oberhand über den GasGas-Piloten. Dabei war klar zu sehen, wie sich die beiden Konstruktionen von Honda und KTM – in all ihren Markenbezeichnungen – voneinander unterscheiden. Während die Honda in den schnellen Kurven einen leichten Vorteil hat, ist die Österreicherin auf der Bremse stärker. Trotzdem schaffte es Foggia, García in den letzten beiden Kurven nicht an sich vorbeizulassen. „Ich bin sehr froh, nach zwei Nullern Zweiter geworden zu sein“, freute sich der 21-jährige Italiener. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 19. Juni 2022 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,117 km über 27 Runden à 3,671 km. 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	27	39.14,946 min	1.26,701 min	25
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	27	+4,853 s	1.26,800 min	20
3.	Sergio García (E)	GasGas	27	+4,964 s	1.26,608 min	16
4.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	27	+5,941 s	1.26,523 min	13
5.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	27	+9,081 s	1.26,752 min	11
6.	Daniel Holgado (E)	KTM	27	+12,826 s	1.26,538 min	10
7.	Deniz Öncü (TR)	KTM	27	+13,426 s	1.26,253 min	9
8.	Adrian Fernández (E)	KTM	27	+14,664 s	1.27,147 min	8
9.	David Muñoz (E)	KTM	27	+21,055 s	1.26,878 min	7
10.	Ivan Ortola (E)	KTM	27	+21,272 s	1.26,960 min	6
11.	Andrea Migno (I)	Honda	27	+21,452 s	1.27,005 min	5
12.	Jaume Masia (E)	KTM	27	+21,529 s	1.26,712 min	4
13.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	27	+31,870 s	1.27,277 min	3
14.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	27	+31,792 s	1.27,272 min	2
15.	Stefano Nepa (I)	KTM	27	+31,949 s	1.27,266 min	1
16.	Diogo Moreira (BR)	KTM	27	+32,120 s	1.27,301 min	-
17.	Taiyo Furusato (J)	Honda	27	+32,228 s	1.27,292 min	-
18.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	27	+32,321 s	1.27,136 min	-
19.	John McPhee (GB)	Husqvarna	27	+45,223 s	1.27,803 min	-
20.	Kaito Toba (J)	KTM	27	+51,842 s	1.27,552 min	-
21.	Alberto Surra (I)	Honda	27	+55,564 s	1.28,427 min	-
22.	Ana Carrasco (E)	KTM	27	+1.17,865 min	1.28,756 min	-
23.	Mario Aji (RI)	Honda	22	+5 Runden	1.27,423 min	-
	Nicht gewertet:					
	Carlos Tatay (E)	CFMoto	17	+10 Runden	1.28,171 min	-
	Joshua Whatley (GB)	Honda	14	+13 Runden	1.28,353 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	García	166
2.	Guevara	159
3.	Foggia	115
4.	Masia	107
5.	Öncü	91
6.	Sasaki	88
7.	Suzuki	81
8.	Migno	76
9.	Tatay	62
10.	Rossi	47

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	215
2.	Honda	168
3.	KTM	164
4.	Husqvarna	108
5.	CFMoto	84

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	325
2.	Leopard Racing	196
3.	Red Bull KTM Ajo	145
4.	Red Bull KTM Tech3	119
5.	Sterilgarda Max Racing Team	112
6.	CFMoto PrüstelGP	108
7.	MT Helmets - MSI	77

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Guevara	1.25,869 min
2.	Foggia	1.26,164 min
3.	Holgado	1.26,189 min
4.	Sasaki	1.26,299 min
5.	Suzuki	1.26,325 min
6.	Yamanaka	1.26,467 min
7.	Muñoz	1.26,617 min
8.	García	1.26,626 min
9.	Bertelle	1.26,640 min
10.	Ogden	1.26,645 min
11.	Kelso	1.26,649 min
12.	Migno	1.26,734 min
13.	McPhee	1.26,751 min
14.	Fernández	1.26,759 min
15.	Rossi	1.27,101 min
16.	Artigas	1.27,256 min
17.	Tatay	1.27,474 min
18.	Masia	1.26,547 min
19.	Moreira	1.27,192 min
20.	Furusato	1.27,254 min
21.	Nepa	1.27,418 min
22.	Fellon	1.27,462 min
23.	Bartolini	1.27,693 min
24.	Öncü	1.28,001 min
25.	Surra	1.28,019 min
26.	Ortolá	1.28,101 min
27.	Toba	1.28,109 min
28.	Whatley	1.28,114 min
29.	Aji	1.28,186 min
30.	Carrasco	1.29,017 min

Vorschau GP Niederlande

ZEITPLAN

GP der Niederlande/Assen (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 24. Juni 2022

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 25. Juni 2022		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 26. Juni 2022		
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 24 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 26 Rdn.

STATISTIK

GP der Niederlande/Assen

Sieger 2021
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

Pole-Position 2021
Moto3: Jeremy Alcoba (E), Honda, 1.41,194 (= 161,5 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.36,356 (= 169,6 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha 1.31,814 (= 178,0 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Pedro Acosta(E), KTM, 1.41,618 (= 160,9 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.36,690 (= 169,1 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.32,869 (= 176,0 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Pedro Acosta(E), KTM, 1.41,618 (= 160,9 km/h) (2021)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.36,690 (= 169,1 km/h) (2021)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.32,869 (= 176,0 km/h) (2021)

MotoGP Rookies Cup

Spanische Rookies top

Beide Rennen zum Moto-GP Rookies Cup gewannen Spanier. Der erste Lauf ging an Tabellenführer José Rueda, der zweite an Ángel Piqueras. Die Deutschsprachigen blieben punktelos.

Von: **Imre Paulovits**

Im ersten Rennen setzte sich Tabellenführer José Rueda vom Rest des Feldes ab, der 16-jährige Spanier hatte um die zehn Sekunden Vorsprung vor dem riesigen Verfolgerpulk, in dem es zwischen 15 Fahrern rundging. Schließlich behielt dort der 15-jährige Australier Harrison Voight die Oberhand vor dem 16-jährigen Italiener Luca Lunetta. „Ich liebe diese Strecke, obwohl ich hier das erste Mal fahre", frohlockte Rueda. Im zweiten Rennen wurde es für den Tabellenführer dann schwieriger. Ángel Piqueras, der im ersten Rennen gestürzt war, als er versuchte, das Tempo von Rueda mitzugehen, machte es diesmal besser, und der 15-Jährige ging als Sieger aus dem Wimpernschlagfinale hervor, in dem die ersten sieben Fahrer innerhalb von sechs Zehntelsekunden abgewunken wurden. Auch der 17-jährige Niederländer Collin Veijer schaffte es, Rueda in der letzten Runde zu überholen, genau wie der 17-jährige Italiener Filippo Farioli.



GOLD&GOOSE

Geschafft: Ángel Piqueras (#18) siegt im zweiten Rennen vor Collin Veijer

Der 16-jährige Österreicher Jakob Rosenthaler, der bei vier der bisher sechs Rennen punkten konnte, ging diesmal leer aus. „Die freien Trainings waren eigentlich gut, aber im Qualifying konnte ich mich nicht gut positionieren", gab Rosenthaler zu. „Im ersten Rennen habe ich keinen sonderlich guten Start gehabt, in meiner Gruppe konnte ich mich aber gut nach vorne kämpfen und wurde 16. Im zweiten Rennen habe ich zu Beginn versucht, mehr zu pushen, bin aber im Chaos der ersten Runde zurückgefallen. Dann habe ich alles gegeben und bin im Gerangel der letzten Kurve schließlich 17. geworden."

Der 17-jährige Deutsche Freddie Heinrich kehrte am Sachsenring von seiner Verletzungspause zurück und schaffte mit einem 20. und einem 19. Platz ein mehr als respektables Ergebnis. ■

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Rueda (E)	139
2.	Collin Veijer (NL)	129
3.	Máximo Quiles (E)	85
16.	Jakob Rosenthaler (A)	25
23.	Freddie Heinrich (D)	3

Northern Talent Cup

Ungarns Nachwuchs vorn

Die Ungarn Rossi Moor und Kevin Farkas teilten sich die Siege bei den beiden Rennen auf dem Sachsenring. Der Deutsche Dustin Schneider und der Schweizer Lenoxx Phommara fuhren je einmal aufs Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Die beiden Rennen des Northern Talent Cup auf dem Sachsenring waren richtige Krimis. Im ersten Lauf konnte schließlich der Meisterschaftsführende Ungar Rossi Moor seinen dritten Saisonsieg vor seinem Landsmann Kevin Farkas einfahren. Der 14-jährige Deutsche Dustin Schneider sicherte sich nach einem starken Rennen den dritten Platz und damit sein zweites Podest im Northern Talent Cup. „Mein Start zum ersten Lauf war in Ordnung, und ich konnte ein paar Plätze gutmachen", erklärte Schneider. „Im Laufe des Rennens kämpfte ich mich immer weiter nach vorn und führte kurz vor Rennende sogar kurz. Mit dem dritten Platz bin ich sehr zufrieden." Der 13-jährige Valentino Herrlich sicherte sich mit Platz 5 sein bisher bestes Ergebnis im Northern Talent Cup. Rocco Caspar Sessler wurde Elfter, Julius Coenen 15.

Im zweiten Rennen kam Moor erneut als Erster über die Ziellinie, wurde aber wegen Überfahrens der Streckenbegrenzung in der letzten Runde auf Platz 2 zurückversetzt. Farkas erbte den Sieg. Der 16-jährige Schweizer Lenoxx Phommara vervollständigte das Podest. Schneider wurde als Sechster erneut bester Deutscher, Sessler verbesserte sich auf Position 7. Herrlich belegte Position 13. Coenen verpasste auf P16 nur knapp die Punkte.

Für Luca Göttlicher lief das Sachsenring-Wochenende nicht nach Plan. Nach Frühstart und Missachtung der Strafe wurde der 15-Jährige disqualifiziert, als er sich gerade auf dem sechsten Rang befand. Auch im zweiten Lauf konnte er gut mit der Spitzengruppe mithalten, ging nach Rennhälfte jedoch zu Boden. ■



ADAC MOTORSPORT

Rossi Moor (#92): Zweimal als Erster über den Zielstrich, einmal strafversetzt

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Rossi Moor (H)	127
2.	Kevin Farkas (H)	94
3.	Dustin Schneider (D)	73
8.	Lenoxx Phommara (CH)	46
9.	Rocco Sessler (D)	40

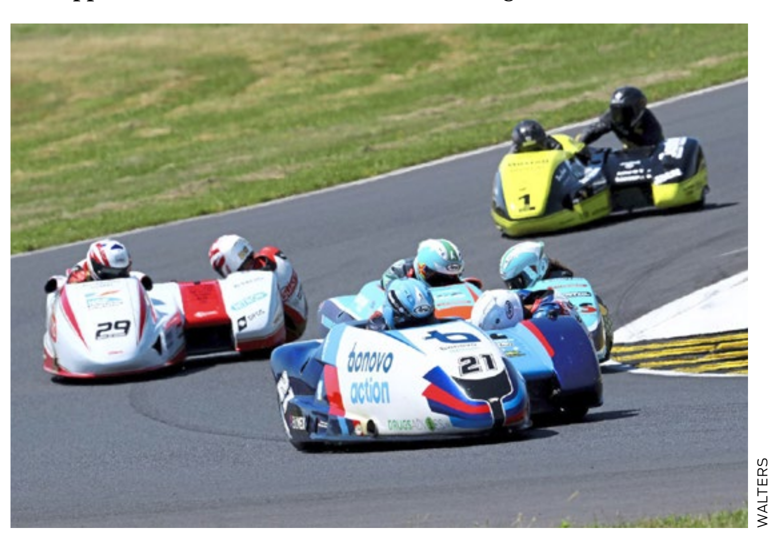
Gespann-WM

Sieg für Streuer/Kölsch

Im ersten der beiden Rennen auf dem Pannonia-Ring ging die Sieges-Serie von Todd Ellis und Emmanuelle Clement weiter. Doch im zweiten feierten Bennie Streuer/Kevin Kölsch ihren ersten Saisonsieg.

Von: **Imre Paulovits**

Die vierte Runde der Seitenwagen-Weltmeisterschaft führte nach Ungarn. Auf dem Pannonia-Ring vertraten Bennie Streuer und Kevin Kölsch das deutsche Bonovo-Rennteam und fuhren einen dritten Platz und einen sensationellen Sieg ein. Im Qualifying sicherte sich das Duo den dritten Startplatz, von wo aus sie im ersten Lauf von Beginn an fast das ganze Rennen auf Platz 3 hinter Todd Ellis/Emmanuelle Clement und Markus Schlosser/Marcel Fries lagen. Gegen Rennende hatten sie nicht mehr genügend Reserven in den Reifen, um noch einen Angriff zu starten, und freuten sich schließlich über ein weiteres Podium. Am Sonntag im zweiten Lauf griff das niederländisch-deutsche Gespann dann mit anderer Strategie an. Die ersten zwei Drittel des Rennens machten es sich Streuer und Kölsch auf Position 4 gemütlich, beobachteten die Konkurrenz und schonten ihre Reifen. Erst zum Rennende gingen sie zunächst an Stephen Kershaw/Ryan Charlwood vorbei und schnappten sich dann auch noch die Führungsgruppe von Schlosser/Fries und Ellis/Clement. Schließlich gewannen Streuer und Kölsch mit 1,396 Sekunden Vorsprung und fuhren damit ihren ersten Sieg der Saison 2022 ein. „Gegen Rennende ging es fast einfach, weil unsere Reifen noch viel besser waren als die der anderen“, freute sich Streuer. „Wir sind natürlich super zufrieden und freuen uns über diesen ersten Sieg!“ ■



WALTERS

Streuer/Kölsch (#21): Im zweiten Rennen Reifen geschont und gewonnen.

IDM Superbike

Leon Haslam fährt Most

Die Sensation ist perfekt: Ex-Superbike-Vizeweltmeister Leon Haslam wird in Most die Weber-Motos-Kawasaki des verletzten Bastien Mackels fahren.

Von: **Anke Wieczorek**

Am nächsten Wochenende werden im tschechischen Most alle Augen auf Leon Haslam und Kawasaki gerichtet sein. „Wir sind alle sehr froh, dass wir mit großer Hilfe und Unterstützung von Kawasaki Deutschland in kurzer Zeit einen so hochkarätigen Ersatz für Bastien Mackels finden konnten“, sagt Teamchef Emil Weber. „Leon kennt das Motorrad sehr gut und wird mit all seiner Erfahrung und seinem Können das Starterfeld noch stärker machen.“

Mit Haslams Start wird es auch zum Niveau-Vergleich zwischen der IDM und der British Superbike kommen. Denn Haslam ist nach über 300 Rennen, fünf Siegen und einem Vize-Titel in der Superbike-WM zurück in die heimische Serie gewechselt, die er 2018 gewonnen hat. Nun ist er zuversichtlich, mit der Ninja ZX10-RR seinen zweiten Titel zu holen. Dazu gewann Haslam 2019 mit Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu das legendäre 8-Stunden-Rennen in Suzuka. Bei der diesjährigen Auflage wird der Brite versuchen, diesen Triumph mit Jonathan Rea und Alex Lowes zu wiederholen. ■



KAWASAKI

Leon Haslam: Beim IDM-Lauf in Most hochkarätiger Ersatzfahrer bei Kawasaki

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

Der 30-jährige Argentinier Leandro „Tati“ Mercado, AMA-Supersport-Champ von 2009 und Superstock-Europameister von 2014, übernimmt ab Most die CBR 1000 RR-R des Teams Holzhauer Racing Promotion. Stammfahrer Luca Grünwald fällt wegen seiner Beinverletzung weiterhin aus. Teamchef Jens Holzhauer hat sich mit dem MIE Racing Team aus der Superbike-WM geeinigt, dass Mercado in Most, auf dem Schleizer Dreieck, in Assen sowie auf dem Red Bull Ring in der IDM Superbike an den Start gehen wird. Die dort ausgetragenen Rennen überschneiden sich nicht mit Mercados WM-Verpflichtungen. Holzhauer ist dankbar für die Freigabe des WM-Teams: „Die Honda-Teams halten zusammen“, freute sich Holzhauer. Der Händler und Tuner aus Wittenberge war letzte Woche mit seinem Neuzugang bereits auf Stippvisite in Most. Mercado wird mit der Startnummer 63 ausrücken. Holzhauer hatte auf die 36 gehofft, die der Südamerikaner auch in der Superbike-WM verwendet, aber in der IDM ist diese bereits seit Jahren an den Burtenbacher Marc Neumann vergeben.

SUPERBIKE-WM

Honda-Werkspilot Xavi Vierge, der sich bei seinem Sturz im zweiten Rennen in der schnellsten Kurve von Misano den dritten Mittelhandknochen der rechten Hand sowie das Kopfbein und das Hakenbein, die beiden angrenzenden Knochen im Handgelenk, gebrochen hat, wurde letzten Donnerstag von Dr. Xavier Mir in der Universitätsklinik in Barcelona operiert. Die Operation verlief ohne Komplikationen. Wenn die Nachuntersuchung in dieser Woche positiv verläuft, kann der 25-jährige Spanier mit der Reha beginnen. Da der nächste WM-Lauf erst in vier Wochen in Donington stattfindet, könnte Vierge bis dahin so weit sein, dass er wieder fahren kann.

ADAC MX Masters

Max Nagl Hitze-Sieger

Auch beim zweiten Masters-Lauf im österreichischen Möggers besserte Max Nagl sein Punktekonto kräftig auf und gewann zwei von drei Läufen. Dabei hätte der Sieger am Bodensee durchaus auch Jordi Tixier heißen können.

Von: **Thomas Schiffner**

Alle Piloten hatten mit extremer Hitze jenseits von 30 Grad zu kämpfen. Der erste Lauf am Samstag ging an den KTM-Sarholz-Piloten Jordi Tixier. Der Franzose musste zwar kurz zu Boden, konnte aber auf den letzten 5 Runden an Nagl und Adam Sterry vorbeikommen und fing in der vorletzten Runde auch noch den Spitzenreiter Tom Koch (Kosak-KTM) ab. Nagl bezwang noch Sterry und wurde Dritter: „Ich hatte am Samstag noch einige Schwierigkeiten mit der Motorradabstimmung“, erklärte der Husqvarna-Pilot. „In der Vergangenheit hatte ich in Möggers des Öfteren Pech. Der Gesamtsieg ist eine schöne Wiedergutmachung.“ Nagl konnte beide Läufe am Sonntag für sich entscheiden, in Moto 2 wurde Tixier noch Zweiter vor Tom Koch und Sterry. In Lauf 3 ging der Holeshot schon zum zweiten Mal an Teilzeit-WM-Pilot Michael Sandner (Raths KTM). Tixier, der Nagl von P2 verdrängte, sprang beim Angriff auf Sandner auf dessen Hinterrad und ging hart zu Boden, während der Rainbacher weiterfuhr. Nagl übernahm die Spitze und gewann erneut, während sich Tixier als Elfter ins Ziel schleppte und damit den möglichen Gesamtsieg wegwarf.

Tom Koch belegte Platz 2 und wurde auch Gesamtzweiter. Der Wormstedter ist in der Masters-Tabelle hinter Nagl und Tixier Dritter: „Beim Saisonstart in Dreetz war ich noch angeschlagen. Ich besitze noch mehr Potenzial, das ich bei den nächsten Rennen entfalten möchte.“ ■



ADAC

Darf das Red Plate behalten: Max Nagl bleibt Masters-Leader

MX MASTERS

Möggers (A), 18./19. Juni

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	3-1-1
2.	Tom Koch (D), KTM	2-3-2
3.	Jordi Tixier (F), KTM	1-2-11
4.	Adam Sterry (GB), KTM	4-4-3
5.	Michael Sandner (A), KTM	5-11-4
6.	Boris Maillard (F), Suzuki	7-7-6
7.	Tim Koch (D), Husqvarna	8-10-7
8.	Johannes Klein (A), KTM	11-5-9
9.	Kevin Brumann (CH), Yam.	10-6-10
10.	Gert Krestinov (EST), Honda	6-12-13

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	145 Punkte
2.	Jordi Tixier	119
3.	Tom Koch	105
4.	Adam Sterry	94
5.	Stefan Ekerold (D)	85
6.	Tim Koch	64
7.	Gert Krestinov	61
8.	Lars Van Berkel (NL)	52
9.	Johannes Klein	52
10.	Boris Maillard	47

US-Motocross

Ende für Tony Cairoli?

Lauf Nummer 4 der US-Motocross-Meisterschaften in High Point endete mit dem Tagessieg für Yamaha-Star Eli Tomac. Punktgleich Zweiter wurde Chase Sexton und behielt damit das Red Plate. Der Deutsche Ken Roczen (Honda) verpasste als Vierter knapp das Podium.

Von: **Frank Quatember**

Der erste Lauf bei hohen Temperaturen begann mit dem Holeshot für Joey Savatgy, doch Honda-Pilot Chase Sexton machte sofort brutal Druck und ging energisch in Führung. Ken Roczen kam schlecht vom Gatter weg und schaffte es trotz großem Kampf nur noch auf Rang 7. Besser erging es Eli Tomac, der zur Rennhälfte Platz 2 übernahm, aber Spitzenreiter Sexton war zu weit weg. Tony Cairoli war stark unterwegs, wurde aber ziemlich unsanft von einem Gegner abgeräumt und verdrehte sich das Knie. Für den neunmaligen Weltmeister wohl das Ende seines US-Abenteuers.

Lauf 2 startete denkwürdig, denn es war KTM-Ikone Ryan Dungey, der als Erster die Holeshot-Linie erreichte! Diesmal war aber Ken Roczen hellwach und knackte sein altes Idol in Runde 2. Es bildete sich schnell ein Dreikampf mit Roczen, Sexton und Eli Tomac, den der Kawasaki-Fahrer für sich entschied. Ken Roczen musste seinen Teamkameraden vorbeilassen, wehrte sich aber erfolgreich gegen die Angriffe von Dungey auf Rang 3. In der Serientabelle bleibt Sexton in Führung vor Tomac und dem etwas enttäuschten Mattstedter Ken Roczen. ■



ALIGN MEDIA

Tony Cairoli: Letztes USA-Rennen für die Legende?

US MX NATIONALS

Meisterschaftsstand nach 4 Läufen

1.	Chase Sexton, Honda	180 Punkte
2.	Eli Tomac, Yamaha	167
3.	Ken Roczen (D), Honda	162
4.	Jason Anderson, Kawasaki	147
5.	Ryan Dungey, KTM	122
6.	Christian Craig, Yamaha	120
7.	Justin Barcia, GasGas	106
8.	Aaron Plessinger, KTM	90
9.	Antonio Cairoli (I), KTM	89
10.	Garrett Marchbanks, Yam.	86



Ohne fremde Hilfe erklomm Manuel Lettenbichler den Erzberg als Erster von acht

FUTURE7MEDIA

Der Berg ohne Hilfe

Sieben Jahre nach dem Erfolg von Vater Andreas holte sich Manuel Lettenbichler überlegen einen Start-Ziel-Sieg beim dritten Lauf zur Hardenduro-Weltmeisterschaft, dem berüchtigten Erzbergrodeo.

Von: **Robert Pairan**

Dabei hatte die erste Startgruppe nach wenigen Hundert Metern ernsthafte Orientierungsschwierigkeiten, weil Zuschauer aus Enthusiasmus die Strecken-Absperrung als Souvenir eingepackt hatten.

Doch aus dem Durcheinander nahm Manuel Lettenbichler als erster Fahrer die 35 Kilometer lange Strecke in Angriff, was sich teilweise als Nachteil erwies. Auf einigen völlig neu abgesteckten Etappen musste der KTM-Fahrer erst die richtige Spur für das Erklimmen der Hindernisse suchen. Da hatten es die nachfolgenden Teilnehmer teilweise etwas einfacher.

Der amtierende Weltmeister Billy Bolt konnte auf den ersten Metern Lettenbichler noch folgen, wurde aber sowohl von einigem Absperrmaterial, das sich am Motorrad verfangen hatte, als auch durch seine Verletzungen am Handgelenk und an den Bändern am Fuß eingebremst.

In der Steinwüste des „Carl's Dinner“ konnte der Spanier Mario Roman auf Sherco den bis dahin Zweiten, den Österreicher Michael Walkner, überholen und hielt diesen Platz bis ins Ziel. Der Kanadier Trystan Hart kämpfte sich bei seinem zweiten Angriff auf den Berg aus Eisen vom 20. Platz in der Qualifikation auf den dritten Gesamtrang vor.

Nur acht Fahrer im Ziel

Insgesamt erreichten nur acht Fahrer das Ziel in den vorgegebenen vier Stunden.

In der Neuauflage des Erzbergrodeos in Österreich wurde der gesamte Berg zur No-Help-Zone erklärt, was bedeutete, dass kein Außenstehender den Fahrern helfen durfte, nicht einmal den Kanister beim Tanken zu halten war erlaubt.

In der Hardenduro-Weltmeisterschaft hat Billy Bolt seine Führung nicht abgegeben, sondern liegt punktgleich mit Mario Roman an der Spitze – Lettenbichler, der den ersten Lauf verletzungsbedingt ausgelassen hatte, liegt nur drei Punkte dahinter auf dem dritten Platz.

Der fünffache Erzberg-Sieger Graham Jarvis hatte beim Start zu viel Spritzwasser abbekommen. Der Brite konnte den Wettbewerb erst nach über einer Stunde aufnehmen und erreichte trotz einer überlegenen Aufholjagd nicht mehr das Ziel. Damit rutscht er vom zweiten auf den siebenten Platz in der Meisterschaft ab.

Taddy Blazusiak, eine der Legenden des Erzberges, verzichtete sogar in letzter Minute völlig auf den Start, nachdem er sich beim Prolog am Handgelenk verletzt hatte. ■

HARDENDURO-WM

Erzbergrodeo (A), 16.–19. Juni

Platz	Fahrer	Zeit
1.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	2:58.51 h
2.	Mario Roman (E), Sherco	3:02.17 h
3.	Trystan Hart (CDN), KTM	3:11.53 h
4.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	3:18.25 h
5.	Alfredo Gomez (E), GasGas	3:20.30 h
6.	Michael Walkner (A), GasGas	3:40.32 h
7.	Wade Young (ZA), Sherco	3:55.13 h
8.	Matthew Green (ZA), KTM	3:55.54 h
9.	Teodor Kabakchiev (BG), KTM	o. Z.
10.	Will Hoare (GB), GasGas	o. Z.



HUSQVARNA

Billy Bolt: Vierter geworden, in der WM noch immer an der Spitze

NACHRICHTEN

TONI BOU: 200. SIEG

Es war fast die Kopie des ersten WM-Laufes in der Vorwoche in Spanien: Bei der dritten Trial-Veranstaltung in St Julia de Lora in Andorra musste Rekordchampion Toni Bou erneut am ersten Tag eine Niederlage einstecken. Der Katalane unterlag auf 1600 Metern Höhe in den Pyrenäen diesmal Landsmann Adam Raga. Der TRRS-Fahrer wurde am Samstag dritter Sieger im dritten Event! Am Sonntag aber schlug Bou (Honda-Montesa) zurück, landete seinen 200. WM-Sieg und verwies Raga auf Platz 2. Bou führt weiterhin mit 74 Punkten vor Raga (63) und Jaime Busto (59). Nächster WM-Lauf ist vom 8. bis 10. Juli in Neunkirchen (Siegerland).

DOPPELSIEG IN ST. WENDEL FÜR MRS

Beim zweiten Supermoto-IDM-Lauf in St. Wendel gab Weltmeister Marc-Reiner Schmidt (TM) seinen ersten Gastauftritt, der mit einem Doppelsieg endete. Zweiter wurde überraschend Tim Szalai (2-3) vor Nico Joannidis (3-4), beide auf Husqvarna. Marcus Class trat nach Gewinn der Pole nicht an.

TRESARRIEU EINZIGARTIG

Matthieu Tresarrieu gewann das erste „Nach-Corona“-Sandbahnrennen in Altrip vor Josef Franc (CZ) und Stephan Katt (D). Im Tagesfinale um den „Goldenen Römer“ bezwang der Franzose Katt und Spitzenreiter Jörg Tebbe in einem Jahrhundertlauf in der letzten Kurve.

DOHREN GEWINNT GERMAN MASTERS AUFTAKT

Bei der Premiere der dreiteiligen neuen deutschen Speedway Serie „German Speedway Masters“ (GSM) in Olching gewann der Lette Andzejs Lebedevs die Einzelwertung vor Norick Blödorn und Mads Hansen (DK). Die Teamwertung entschied der MSC Dohren (30 Punkte) für sich vor Teterow (25) und Neubrandenburg (22).

Langbahn-WM Rzeszow

Deutsche „ferner liefen“

Die in der Langbahn-WM traditionell starken Deutschen fuhren beim ersten GP in Polen hoffnungslos hinterher. Noch kein Grund zur Sorge: Das Rennen in Rzeszow fand auf einer Speedwaybahn statt.

Von: **Thomas Schiffner**

Martin Smolinski mit Saisonunterbrechung, jetzt auch Max Dilger verletzt: Lukas Fienhage und Nachrücker Jörg Tebbe mussten in Rzeszow allein die deutschen Farben vertreten, was ihnen aber nicht gelang.

Die erste von sechs Langbahn-GP-Runden fand kurioserweise zum wiederholten Mal auf der Speedwaybahn statt. Da waren Kurzbahnspezialisten wie Chris Harris (3.), die Debütanten Tero Aarnio (7.) und Stanislaw Burza (2.) klar im Vorteil. Am härtesten traf es Titelverteidiger Romano Hummel: Der Niederländer fiel in fünf Läufen dreimal aus, holte, als Chris Harris ausfiel, nur einen Punkt und wurde Letzter!

Jörg Tebbe erfuhr erst am Tag vor dem Rennen, dass er Josef Franc ersetzen sollte, der sich letzten Donnerstag in Altrip verletzte. Für den Dohrener Langbahnspezialisten reichte es nur zu Platz 13. Lukas Fienhage, der hier vor zwei Jahren Zweiter und Weltmeister wurde, wurde im zweiten Durchgang disqualifiziert und verfehlte das Last Chance Heat um drei Punkte.

Der Däne Kenneth Kruse Hansen, Mathieu Tresarrieu und Local Hero Burza erreichten das Finale direkt. Im Last Chance Heat fuhren Martin Malek und Harris ins Finale. Im Rerun des Endlaufes kämpfte Burza sich von P4 bis auf P2 vor, während Kruse Hansen führte und zum zweiten Mal in Folge in Rzeszow gewann. Der 34-jährige Däne gratulierte danach Burza: Der ist sein Speedwaytrainer in der 2. polnischen Liga bei Unia Tarnow. ■



SPEEDWAYEVENTS.PL

Auftaktsieger: Stanislaw Burza, Kenneth Kruse Hansen, Chris Harris (v.l.)

LANGBAHN-WM

Rzeszow (PL), 18. Juni

1.	Kenneth Kr. Hansen (DK)	17 Punkte
2.	Stanislaw Burza (PL)	13
3.	Chris Harris (GB)	12
4.	Mathieu Tresarrieu (F)	15
5.	Martin Malek (CZ)	13
6.	Theo Pijper (NL)	11
7.	Tero Aarnio (FIN)	12
8.	Zach Wajtknecht (GB)	12
11.	Lukas Fienhage (D)	5
13.	Jörg Tebbe (D)	4

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Rennen

1.	Kenneth Kruse Hansen	21 Punkte
2.	Stanislaw Burza	19
3.	Chris Harris	17
4.	Mathieu Tresarrieu	15
5.	Martin Malek	13
6.	Theo Pijper	11
7.	Tero Aarnio	10
8.	Zach Wajtknecht	9
11.	Lukas Fienhage	5
13.	Jörg Tebbe	3

Speedway-EM-Challenge Krsko

Zu schlecht gestartet

Andzejs Lebedevs war der überragende Fahrer in Krsko. Kai Huckenbeck verdarb sich mit seinen schlechten Starts die Qualifikation und muss nun auf eine Wildcard hoffen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Für die Endrunde der Speedway-Europameisterschaft 2022 waren bislang Titelverteidiger Mikkel Michelsen, Leon Madsen, Patryk Dudek, Piotr Pawlicki und Daniel Bewley aus dem Vorjahr gesetzt. Im slowenischen Krsko konnten sich weitere fünf Fahrer qualifizieren. Kai Huckenbeck verdarb sich diesen Abend mit einem 2-1-3-2-0-Ergebnis selbst. Seine teils mäßigen Starts waren schuld am Ausscheiden des 29-jährigen Werlters. Nach vier Durchgängen hatte er es mit acht Zählern und einer Qualifikation noch selbst in der Hand. Er benötigte zwei Punkte zum Weiterkommen. Aber auf dem immer schlechteren dritten Startplatz hatte er keine Chance. In den meisten Läufen war der Start entscheidend, weil die Bahn kaum Überholvorgänge zuließ. Auch Dominik Kubera und Bartosz Smektala taten sich schwer. Smektala konnte sich nur durch einen enormen Endspurt qualifizieren. Ein dritter Pole, Janusz Kolodziej, konnte wegen einer Verletzung nicht starten. Für ihn rückte der britische Meister Adam Ellis nach, der seine Chance nutzte.

Für die SEC-Endrunde werden noch weitere fünf Fahrer permanente Wildcards erhalten. Die Europameisterschaft startet am 2. Juli im polnischen Rybnik und wird fortgesetzt mit Rennen in Güstrow, Lodz und Pardubice. ■



GOFFELMEYER

Ein Punkt zu wenig: Kai Huckenbeck vor Bergé, Lewiszyn, Jepsen Jensen

SPEEDWAY-EM

Krsko (SLO), 18. Juni

1.	Andzejs Lebedevs (LV)	13 Punkte
2.	Dimitri Bergé (F)	10+3
3.	Rasmus Jensen (DK)	10+2
4.	Bartosz Smektala (PL)	10+1
5.	Adam Ellis (GB)	9
	Ausgeschieden:	
6.	Dominik Kubera (PL)	8
7.	David Bellego (F)	8
8.	Kai Huckenbeck (D)	8
17.	Valentin Grobauer (D)	0

„Der SGP bleibt weiter das Ziel“

2016 beschloss Erik Riss, Sohn von Langbahn-Rekordweltmeister Gerd Riss, Speedway-Profi in Großbritannien zu werden. Sein erklärtes Ziel damals: In den Speedway-GP zu kommen und Weltmeister zu werden. Mittlerweile wurde der 26-jährige Schwabe zweimal Einzel- und zweimal Team-Weltmeister auf der Langbahn. Im Speedway hat er seine Ziele noch nicht erreicht.

Von: **Thomas Schiffner**

Beim Longtrack of Nations in Herxheim waren Sie der Team-Leader, der Deutschland zum Langbahn-WM-Titel geführt hat. Und das, obwohl Sie vorher vier Jahre nicht mehr Langbahn gefahren sind.
Ja, deshalb war es sehr schwierig einzuschätzen, wie es laufen würde. Ich wusste, dass ich das Fahren nicht verlernt habe. Nach dem Training hatte ich ein gutes Gefühl, konnte es aber immer noch nicht einschätzen. Doch nach dem ersten Lauf wusste ich, ich bin immer noch schnell.

Sie sind 2020 von der Corona-Pandemie als Mensch und als Speedway-Profi schwer getroffen worden.
Ja, ich wollte 2020 eigentlich nur in England fahren. Es wurde aber letztendlich alles abgesagt, und ich habe die Saison ohne Rennen dagestanden. Ich habe dann das Jahr in Australien verbracht. Ich musste auch in Australien bleiben, es gab kein Zurück mehr. Erst Anfang 2021 konnte ich dann zurück nach Deutschland. Von hier habe ich die Saison in England vorbereitet, die aber wegen Corona erst ziemlich spät anfing. Ich habe vorübergehend bei meinem Vater (Gerd Riss, Red.) in der Zimmerei gearbeitet, und den Rest des Jahres bin ich in England in zwei Ligen für zwei Vereine gefahren.

Bei Ihrem letzten Interview mit MOTORSPORT aktuell haben Sie die Qualifikation für den Speedway-GP als Ziel genannt und gesagt, dass Sie Weltmeister werden wollen und es keinen Grund gebe, warum Sie das nicht erreichen könnten. Ist das auch heute noch so?
Ja, immer noch. Heute sehe ich das alles aber etwas anders. Ich habe mich damals sehr unter Druck gesetzt, als ich mit dem Langbahnsport aufgehört habe. Ich habe mir zeitliche Ziele gesetzt, was sich in den letzten Jahren geändert hat. Jeder, der in den Grand Prix kommt, möchte auch Weltmeister werden. Ich denke, das ist das Ziel jedes Speedwayfahrers. Heute gehe ich das Ganze lockerer an. Es ist aber immer noch das Ziel, und ich bin überzeugt, dass ich es schaffen kann. Es braucht seine Zeit, und ich bin mittlerweile etwas realistischer geworden. Ich weiß selbst, dass ich noch nicht dort bin, wo ich hin will. Es ist noch ein langer Weg. Heute sehe ich Speedway mehr als einen Beruf und gehe die Sache lockerer an.



GOFFELMEYER

„Heute sehe ich Speedway eher als Beruf. Aber das Ziel, im GP zu fahren und Weltmeister zu werden, steht noch.“

Erik Riss

Sie fahren in England für Ipswich und für Redcar, in Polen für Landshut. Reicht das für einen Speedway-Profi?
Zeitlich bin ich sehr ausgelastet. Ich fahre in der Woche drei bis fünf Rennen. Zum Jahresanfang habe ich überlegt, auch in Schweden und in Dänemark zu fahren, aber das macht für mich finanziell keinen Sinn, weil ich im Süden Deutschlands beheimatet bin, und da ist es nach Skandinavien zu weit. Meine Basis ist England. Bis Saisonende werde ich circa 55 Rennen gefahren sein, und das rechnet sich dann auch.

Sie haben die Langbahn vor fünf Jahren aufgegeben zugunsten von Speedway. Jetzt die Kehrtwende zurück zur Langbahn. Warum?
Gute Frage. Ich sehe es mittlerweile mehr als Beruf. Speedway hat immer noch Priorität. Aber wenn es zeitlich passt, dann nehme ich das eine oder andere Langbahnrennen mit.

Auch die Langbahn-WM?
Das weiß ich noch nicht. Ich bin da noch sehr schwankend.

Wie lange dauert die Speedwaykarriere von Erik Riss?
Im Idealfall möchte ich so lange fahren, wie es gesundheitlich geht, Speedway und Langbahn. Und danach würde ich gern beim Sport bleiben, als Teammanager oder eine Jugendschule führen. Ich würde gern mit Kindern zusammenarbeiten. Es muss aber auch so passen, dass ich in einem Alter zurücktrete, in dem ich mir finanziell keine Sorgen machen muss. ■



GOFFELMEYER

Riss: Speedway Priorität, aber auch das ein oder andere Langbahnrennen

!

Erik Riss

Geburtstag: 13. September 1995
Geburtsort: Memmingen (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2012: Erstes Rennen
2014: Langbahn-Weltmeister, Langbahn-Team-Weltmeister, Deutscher Langbahnmeister
2015: Langbahn-Vizeweltmeister
2016: Langbahn-Weltmeister
2022: Langbahn-Team-Weltmeister

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DBS Volante 2+2, 2010, orig. 14200 km, dt. Fz., KD neu, Topzustand 149.500,- €, Inzahl. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58504

BMW



2002/03 BMW Z8 Alpina, geringe Laufleistung, nur 1A! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



M3 CS, EZ 18, 39000 km, 338 kW (459 PS), KW-DDC-Fahrwerk, top Ausstatt. u. Zustand, limited Edition, 84.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58516

BMW Alpina



Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

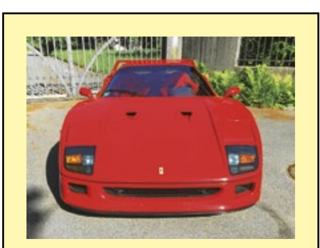
Ferrari



1971 Ferrari 246 GT Dino, aus Sammlung, Sonderpreis: € 299.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



1967 Ferrari 330 GTC, matching numbers, Magnesium Felgen, 1 A Driver. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



1987/92 Ferrari F40, niedrige Laufleistung, möglichst frühes Auto… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari 512 TR gesucht, Tel. 0171/4167106 H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Matra



Matra Bonnet DJet 5S, Bj. 66, 35 Jahre letzter Besitzer, Technik überholt, TÜV neu. Preis 39.000,- € VB. Tel. 0171/7410432

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58500

McLaren



570S Cab. Individual, EZ 18, 10000 km, top indiv. Ausst. (UPE 279'), Garantie 4/23, neuwertig, 176.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58512

Mercedes



1 von 3 dt. "OCEAN BLUE" mit Keramik, Sammlerstück, Volla., wie neu, 18000 km, MB Scheckh., 129.500,- €. 0152/29362733

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



C 63 AMG, 7900 km, 349 kW (475 PS), silber, Klima, VB 75.000,- €. 74211 Leingarten, Tel. 0171/2755500

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58493

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



Suche Mercedes bis Bj. 86 Strich 8 oder 123. Auch 2-Türer oder Cabrio. Keine S Klasse! Auch ein 500 E oder 320 E der 124 Baureihe wäre schön. Ich bin ein Privatmann und sichere Ihnen eine angenehme und seriöse Abwicklung zu. landwehr_gerhard@hotmail.com Tel. 0172/5431919

G 63 AMG Edition 463, 13246 km, 438 kW (575 PS), silber, Klima, Preis auf Anfrage. Felix Gärtner, Talstrasse 68, Tel. 0170/3847303, info@krone-wildberg.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58490

Opel



Suche Opel Manta, möglichst mit mind. 90 PS. Gerne A oder B Modell. Darf auch zum Restaurieren sein. Bin privat und sichere Ihnen eine sehr angenehme und seriöse Abwicklung zu. Tel. 0172/5431919, landwehr_gerhard@hotmail.com

Porsche



2004/06 Porsche Carrera GT, für vorgemerkten Kunden gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



Porsche 911 2,7 RS Lightweight, Baujahr 1973, 1 von 200, super dokumentiert, top restauriert, ein echter originaler Lightweight mit nachvollziehbarer Historie. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

www.Rennsportshop.com



1958 Porsche 356 A Coupé 1600, matching numbers, matching colours, vollrestauriert, € 129.750,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



1962 Porsche 356 B 2000 GS Carrera 2, original Schiebedach! Erstklassig! € 690.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919



www.berlin-tuning.com H



Freies Fahren Salzburgring am 16. Juli 2022, www.amc-burgau.de



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H







Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de





Gut gehende Motorradwerkstatt, 190 qm, zur Übernahme bis Herbst 2022 im Landkreis Rosenheim. Chiffre MP28/1136127 H

Leserbriefe



DANI REINHARD

Peter Sauber gewann 1970 mit dem C1 das Kerenzerbergrennen. Nach der Restauration ging es nun wieder den Berg hoch

Flachboden zu kurz

Ist das Bouncing gefährlich? MSa 27/2022

Wenn die neuen Regeln für das Aero-Design der Formel-1-Generation 2022 zum sogenannten Bouncing bei Höchstgeschwindigkeit führen, also das von den Piloten Hamilton, Russell, Sainz und Gasly als langfristig gesundheitsschädlich für die Fahrer eingestufte abrupte und heftige Berühren der Fahrbahn auf den Geraden, dann sollte man eventuell unter Analyse und Freigabe eines neuen Budget-Deckels die Möglichkeit in Betracht ziehen, die Formel-1-Rennwagen wieder wie im Jahre 1983 mit einem Flachboden („flat bottom") bis zur Hinterachse auszustatten. Jedenfalls einem Flachboden, der lang genug ist, um den Abriss des sogenannten Groundeffects zu verhindern. Ein Flachboden bis zum „Center of Gravity" könnte zu kurz sein. Die gewünschten Überholmanöver sind durch eine Verlängerung der DRS-Zonen und/oder Zeitabstände zweier Fahrzeuge von einer auf zwei Sekunden wahrscheinlich auch problemlos möglich.

Manfred Klutmann
D-58511 Lüdenscheid

Es gibt Teams mit und ohne gravierende Probleme. Die einen bekommen es hin und gewinnen. Die anderen – speziell Lewis Hamilton – nicht. Weshalb sollten dann die Regeln geändert werden? Als Mercedes den anderen F1-Teams sieben Jahre lang um die Ohren gefahren ist, wurden die Regeln auch nicht speziell angepasst. Mercedes bekommt es hin oder nicht – Ende der Durchsage, Herr Mercedes-Teamchef.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Nicht fair?

Zum DTM-Rennen in Imola MSa 28/2022

Ich frage mich schon über die ganze DTM-Saison: Was machen die DTM-Regelhüter eigentlich beruflich? Es kann doch nicht sein, dass nach jedem von den großartigen „Indy-Restarts" mindestens ein Auto steht? Für fair halte ich das nicht. Über die Streckenauswahl, wie Lausitzring Turn 1 oder den Norisring, rege ich mich mittlerweile gar nicht mehr auf.

Benjamin Gärtner,
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Freitag, 24. Juni		
08.30	Formel 1 Montreal, Rennen (Aufz.)	Sky Sport F1*
ab 13.35	Supercars Darwin, alle Läufe (Aufz.)	Sport 1+*
14.30	GTWC Zandvoort, Highlights	Sky Sport F1*
Samstag, 25. Juni		
12.30	GT Masters Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
12.35	Moto3-WM Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Assen, FP4 **LIVE**	Servus TV
14.10	MotoGP Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.15	Carrera Cup Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
15.10	Moto2-WM Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.30	TW-Weltcup Aragón, Qualifying **LIVE**	Eurosport 2*
Sonntag, 26. Juni		
07.00	MX2-WM Samota-Sumbawa, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
08.00	MX-WM Samota-Sumbawa, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
10.00	MX2-WM Samota-Sumbawa, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
10.20	Mot.-WM Assen, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.00	TW-Weltcup Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.20	Moto2-WM Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.30	GT Masters Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
14.00	MotoGP Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	MX-WM Samota-Sumbawa (Aufz.)	Eurosport 2*
14.15	Carrera Cup Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
15.00	TW-Weltcup Aragón, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.15	Rallye-WM Kenia, Powerstage **LIVE**	Servus TV
16.30	IMSA-Sportwagen, Watkins Glen **LIVE**	Motorvision TV*
22.30	NASCAR Cup Series, Nashville **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 27. Juni		
00.00	Rallye-WM Kenia, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 23. Juni, bis Sonntag, 26. Juni		
---	Festival of Speed, alle Sessions **LIVE**	YouTube
Freitag, 24. Juni, bis Sonntag, 26. Juni		
je 22.00	Rallye-WM Kenia, Tages-Highlights	redbull.tv
Freitag, 24. Juni		
ab 09.00	Motorrad-WM Assen, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Assen, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
Samstag, 25. Juni		
ab 08.15	NLS 3. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube
ab 09.00	Motorrad-WM Assen, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
12.35	Moto3-WM Assen, Qualifying **LIVE**	DAZN.de*
13.00	GT Masters Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	RTL+
13.30	MotoGP Assen, FP4 & Qualifying **LIVE**	DAZN.de*
ca. 14.35	Carrera Cup Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
15.10	Moto2-WM Assen, Qualifying **LIVE**	DAZN.de*
ab 15.10	IDM Most, der Samstag **LIVE**	idm.de
ca. 15.30	Formel 4 Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	adac.de
ca. 17.20	ADAC GT4 Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	adac.de
Sonntag, 26. Juni		
ca. 09.15	Formel 4 Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	adac.de
ab 10.35	IDM Most, der Sonntag **LIVE**	idm.de
ca. 10.55	ADAC GT4 Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	adac.de
11.00	Moto3-WM Assen, Rennen **LIVE**	DAZN.de*
12.20	Moto2-WM Assen, Rennen **LIVE**	DAZN.de*
13.00	GT Masters Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	RTL+
14.00	MotoGP Assen, Rennen **LIVE**	DAZN.de*
ca. 14.35	Carrera Cup Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 16.25	Formel 4 Zandvoort, 3. Rennen **LIVE**	adac.de
ca. 16.35	IMSA-Sportwagen Watkins Glen, Rennen **LIVE**	imsa.com/tvlive

* kostenpflichtig ** D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau



XPB

Rallye-WM: Die unberechenbare Safari-Rallye steht auf dem Programm



VLN

NLS: Die Langstrecken-Serie kehrt aus der Pause nach dem 24h-Rennen zurück



MOTOGP

MotoGP in Assen: Weltmeister Quartararo ist auf der Yamaha der gejagte Fahrer

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
23.–26.06.	Rallye-WM, Kenia	EAK
23.–26.06.	Festival of Speed, Goodwood	GB
24.–26.06.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Nashville	USA
25.06.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 3. Lauf	D
25./26.06.	ADAC GT Masters, Zandvoort	NL
25./26.06.	ADAC GT4 Germany, Zandvoort	NL
25./26.06.	Porsche Carrera Cup Deutschland, Zandvoort	NL
25./26.06.	Porsche Carrera Cup Benelux, Zandvoort	NL
25./26.06.	ADAC Formel 4, Zandvoort	NL
25./26.06.	Tourenwagen-Weltcup, Aragón	E
26.06.	IMSA-Sportwagen, Watkins Glen	USA
26.06.	Tourenwagen/BTCC, Croft	GB
26.06.	British GT, Snetterton	GB
Motorrad		
24.–26.06.	Enduro-WM, Carpineti	I
25.06.	Speedway-GP, Gorzów	PL
25.06.	Speedway-Paar-Cup, Leipzig	D
25.06.	Grasbahn-EM-Semifinale, Holsted	DK
25./26.06.	Int. Dt. Motorradmeisterschaft (IDM), Most	CZ
26.06.	Motorrad-WM, Assen (+ Moto E)	NL
26.06.	Motocross-WM, Samota-Sumbawa/Indonesien	RI


KAUFBERATUNG ELEKTRO-MOBILITÄT
RATGEBER ZUM KAUF VON ELEKTRO-AUTOS
Das neue MO/OVE SPEZIAL bietet Beschreibungen sowie aussagekräftige Kurz-Checks zu rund 170 Elektroautos und Plug-in-Hybriden. Wertvolle Tipps, unabhängige Analysen und fundierte Expertisen vereinfachen die Kaufentscheidung.
auto motor und sport
MOOVE
ELECTRIC MOBILITY
SPEZIAL
Mehr als 170 Plug-in-Hybride & E-Autos – die große Übersicht für nur 4,90 €
Kaufratgeber: Elektro-Mobilität
STÄRKEN • SCHWÄCHEN • PREISE
Wichtige Infos zu: Rabatten • Finanzierung • Lieferzeit • Laden • Zubehör
NEU!
JETZT IM HANDEL ODER ONLINE:
auto-motor-und-sport.de/
moove-kaufratgeber